



Other Related TC Publications

TP 13123 ----- Sustainable Development Strategy 2004-2006 TP 13907 (04/2004) ----- Environmental Performance Report 2003-2004

Please direct your comments, orders and inquiries to:

Transport Canada Environmental Programs (AHEB)

Place de Ville Tower C 18th Floor 330 Sparks Street Ottawa ON K1A 0N8 Fax: (613) 957-4260 Email: env@tc.gc.ca

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, as represented by the Minister of Transport 2006.

Permission is granted by the Department of Transport, Canada, to copy and/or reproduce the contents of this publication in whole or in part provided that full acknowledgment is given to the Department of Transport, Canada, and that the material be accurately reproduced. While use of this material has been authorized, the Department of Transport, Canada, shall not be responsible for the manner in which the information is presented, nor for any interpretations thereof.

The information in this publication is to be considered solely as a guide and should not be quoted as or considered to be a legal authority. It may become obsolete in whole or in part at any time without notice.

ISBN: 0-662-69184-9

Catalogue No.: T1-14/2003

TP 13970

Printed on Recycled Paper



http://tcinfo/programs/Environment/EMS/menu.htm





Contents

Introduction	
A. About this Report — Progress in Reporting	2
B. About the Environmental Affairs Directorate	
Environmental Programs Branch.	4
A. Environmental Management System	
A Tailor-Made EMS Audit Protocol	
The 2004–2006 Environmental Management System Framework	
Keeping the Federal House in Order	
Waste Not	
National Airport System Evaluations	
B. Environmental Evaluation and Mitigation	
Responsible Management of Contaminated Sites	
Land Occupied by Nav Canada	
Storage Tanks	
C. Environment Information System	
D. Awareness Activities	
Environment Week	
Keeping People Informed	22
E. Guidelines, Regulations and Policies	23
Canadian Drinking Water Quality Guidelines	23
Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Species at Risk Act	
Canadian Environmental Assessment Act	
F. Work with Other Organizations	
Transit Pass Program:	
Clean Air Partnerships	
International and Domestic Relationships	



Sustainable Development Policy Branch	42
A. Sustainable Development	
Sustainable Development Strategy 2004–2006	43
Sustainable Transportation Lens	
B. Climate Change and Clean Air Policy	
Climate Change Policy Development	
The One-Tonne Challenge	47
Impact of Transit Investments on Greenhouse Gas Emissions: A National Perspective	
C. Sustainable Transportation Analysis	
Supporting the Odometer Reading Reporting Requirement	49
The Costs of Urban Congestion in Canada Study Transit Cost-Benefit Software Tool	
Environmental Initiatives Branch	51
A. Advanced Technology Vehicles Program and Motor	
Vehicle Fuel Consumption Program	52
Program Goals	
Program Activities	
On-Road Evaluation	
Instrumented Track Testing.	56
Laboratory Testing	
Showcasing Technology Other ATVP Activities.	
B. Urban Transportation Programs	
Moving on Sustainable Transportation	
The Urban Transportation Showcase Program	
C. Freight Environmental Initiatives	64
Funding for Demonstrations and Technology Incentives	64
Joint Industry/Government Capacity-Building and Awareness Initiatives	
Industry Awareness Program	
2004/2005 — Major Progress on Many Fronts	69
List of Acronyms	70



Introduction

Transport Canada is committed to promoting a sustainable transportation system — one that is safe and secure, efficient and environmentally responsible. Transport Canada develops and implements programs and policies to protect the natural environment and to achieve a more sustainable transportation system in Canada. Sustainable transportation is a shared responsibility — the Department works with its partners and stakeholders, including the general public, the transportation industry, other federal government departments, provinces, territories and municipalities, as well as international organizations.

In 1995, amendments were made to the *Auditor General Act* that created the post of the Commissioner of the Environment and Sustainable Development and formalized a requirement for ministers to table sustainable development strategies in Parliament. These strategies are updated every three years and reported on annually within the Departmental Performance Report. The 2004–2006 Sustainable Development Strategy brings more precision to the concept of sustainability and sets out targets and performance measures for key sustainable transportation issues. It addresses key federal priorities such as: climate change, clean air, clean water, and research and development.

The Government of Canada announced in 1995 a Greening Government Operations (GGO) policy, which states that all federal departments and agencies must develop environmental management systems.

The Department is also committed to making sustainable development a fundamental principle of policy development, transportation safety regulation and program delivery, and to ensuring that all of its operations are conducted in an environmentally responsible manner through its Environmental Management System (EMS).



A. About this Report — Progress in Reporting

This report details ongoing efforts and progress made towards the challenge of environmental stewardship through the development of environmental programs and initiatives. Transport Canada's first Environmental Performance Report (EPR) was developed for the calendar year 1998; as part of the EMS, the report tracked progress towards Transport Canada's EMS targets. The focus of the report was specifically on the Department's operations. By 2000, the scope of the Department's EPR had evolved to include information about environmental programs that promote environmental stewardship within the Department. In 2003, the EPR reporting scheme changed to a fiscal year format.

This year's report has broadened its scope even further and, for the first time, includes environmental programs, activities and initiatives that target the general public and industry (in addition to those focused on departmental operations).

The majority of this report presents an overview of the activities and accomplishments of the Department's Environmental Affairs Directorate and those of the Department's five regional offices. Some achievements are highlighted in shaded boxes throughout the text, shedding light on the unique or otherwise noteworthy work in the regional offices. The report concludes with a summary of the year's work.



B. About the Environmental Affairs Directorate

The role of the Environmental Affairs Directorate is to implement Transport Canada's commitment to sustainable development. To fulfill its role, the Directorate carries out a number of policy, analysis, program and custodian functions, including:

- » developing policies to promote sustainable transportation and to address climate change in the transportation sector
- » delivering climate change mitigation initiatives
- » managing Transport Canada's programs for remediation of contaminated sites, environmental protection and environmental assessment
- » maintaining property records for the Department
- » reporting on Transport Canada's environmental accomplishments and on the state of the environment in transport

The Environmental Affairs Directorate in headquarters works closely with other branches of Transport Canada, as well as with the Department's five regional offices. Each regional office is staffed with environmental officers who advise their senior management about environmental matters, and manage day-to-day environmental operations and programs in their region.

The Directorate consists of three branches: Environmental Programs, Sustainable Development Policy and Environmental Initiatives — each of which includes a number of divisions. The following three sections of this report describe the work of each branch over the past year; the work of the regional offices is highlighted throughout.



Environmental Programs Branch

The Environmental Programs Branch is responsible, along with the Department's regional offices, for ensuring that Transport Canada's lands and facilities are managed in an environmentally responsible manner. The Branch promotes compliance with environmental laws and federal government policies in Transport Canada's day-to-day operations, with a strong focus on bringing and maintaining the Department's activities in line with federal policies and best practices. After several years of working to bring its own house in order, the Branch's mandate has broadened and its influence now extends beyond the Department's own lands and facilities. The Branch currently has many operational links to the transportation sector.

Initiatives of the Environmental Programs Branch over 2004/2005 include a wide range of work across a number of areas — including developing and maintaining the Department's environmental management system.

A. Environmental Management System

The Department's Environmental Management System (EMS) is based on the International Organization for Standardization (ISO) 14001 standard and the federal government's *Guide to Green Government*. Fundamental to successfully integrating environmental considerations into daily decision making, the EMS helps the Department meet its objectives for sustainable development. The goal of the EMS is to produce a framework for continuous monitoring of departmental operations which provides direction to its environmental activities.

About Transport Canada ...

Transport Canada is responsible for a wide range of operations and approximately 886 properties, including fleets of aircraft and vehicles, as well as stores, warehouses and offices in central and remote sites across the country. Although the Department no longer directly operates many components of the transportation system, it retains the role of landlord and manager for major components of the system, including the National Airports System. In this role, Transport Canada is responsible for ensuring appropriate stewardship of its lands and facilities.



A Tailor-Made EMS Audit Protocol

In 2004/2005, Headquarters reviewed its current EMS audit protocol (adopted from Environment Canada) and determined that a Transport Canada specific audit protocol would better serve the Department's needs. A new protocol, based on the 2004 ISO 14001 standards, was developed and is scheduled to be on Transport Canada's Intranet site by 2006.

The 2004-2006 Environmental Management System Framework

The Department carried out a major review of its EMS manual over the course of 2003/2004 – the revised EMS framework which resulted is included in Transport Canada's 2004–2006 Sustainable Development Strategy. 2004/2005 marks the first year of reporting against the new EMS targets.

Table 1 (page 6-10), sets out the key environmental issues and aspects addressed in the EMS, including objectives and targets for each, and identifies progress against each, along with an indication of the extent to which each target was achieved — complete, or on track in 2004/2005.

Table 1: Environmental Management System Status Report, 2004/2005

Issues and Aspects	Objectives	Targets	Status	Progress Achieved
Air Emissions	To reduce greenhouse gas emissions associated with Transport Canada operations.	Reduce Transport Canada's greenhouse gas emissions by 4% from 1998/1999 baseline level, by 2006/2007.	Transportation emissions were reduced by 12% from the 1998/1999 baseline in 2004/2005.	On track
	To reduce exhaust emissions from Transport Canada's fleet vehicles.	40% of new vehicle purchases between 2004 and 2006 to be alternative fuel vehicles.	63% of vehicle purchases for 2004/2005 are alternative fuel or hybrids.	On track
	To reduce the amount of energy used at Transport Canada owned and operated facilities.	A 4% reduction in the amount of energy used at Transport Canada owned and operated facilities.	A database of Transport Canada facilities was created to help determine the buildings owned and operated by the Department.	On track
Land Management	To assess Transport Canada's suspected contaminated sites.	To assess Transport Canada's suspected contaminated sites by 2007/2008.	To date, there are 64 suspected sites still to be assessed. 60 sites have been assessed with no action required and 138 are under assessment.	On track
To actively manage Transport Canada's known contaminated sites by using a risk-based priority approach, in accordance with the Federal Government Approach to Managing Contaminated Land.	manage Transport Canada's known contaminated sites by using a risk-based priority approach, in	During 2004/2005, \$25M will be spent on mitigating high priority contaminated sites.	\$20M Transport Canada received \$6.6M from FCSAAP. Thus, Transport Canada spent \$26.2M on addressing its contaminated sites in 2004/2005.	Complete
	To risk manage/ remediate Transport Canada's known contaminated sites by 2010/2011.	To date, 98 sites have been remediated; 18 sites have been remediated and are under risk management; 115 sites are under risk management.	On track	
		To ensure that risk management plans are in place for all remaining known contaminated sites, by 2010/2011.	14 risk management plans developed in 2004/2005	On track

Lincer and	Ulishi	J.		
Waste Management — Non- Hazardous Waste	To increase landfill diversion rates at selected Transport Canada facilities.	For facilities that currently have non-hazardous waste recycling, to increase land diversion rates by 5%, by 2005/2006.	Transport Canada Headquarters' target diversion rate is 80%. Results of the 2004 Headquarters waste audit indicated that a 76% diversion rate was achieved.	On track
	To increase Transport Canada's employees' awareness of recycling options.	To assess where new non-hazardous waste recycling programs are warranted at Transport Canada facilities.	Recycling programs in place at Transport Canada regional offices, facilities and some Transport Canada centres.	On track
Hazardous Materials Management	Operate and manage storage tanks using sound environmental management practices.	To ensure 100% compliance with the Canadian Environmental Protection Act (CEPA 1999) Tank Technical Guidelines for Transport Canada owned and operated tanks, on an ongoing basis.	Transport Canada currently owns and operates approximately 126 storage tanks.	On track
	To ensure responsible management of equipment containing ozone depleting substances (ODS) across the Department.	To ensure that 100% of Department owned and operated facilities having equipment containing ODS have ODS Management Plans, on an ongoing basis.	The 2003 ODS Inventory is being updated.	On track
	To prevent stormwater contamination from glycol discharges.	To ensure responsible management of glycol at Canadian airports, on an ongoing basis.	The Glycol Monitoring Program Report was prepared and sent to Environment Canada in the fall of 2004.	On track

	internal internal	v.830.		Marke Chem
Water/ Drinking Water	To implement a drinking water program applicable to Transport Canada's owned and operated facilities.	To ensure safe drinking water for Transport Canada employees and the public, at Department owned and operated facilities, on an ongoing basis.	Transport Canada is working with an interdepartmental committee focused on drinking water to create a guidance document that outlines the best management practices for federal facilities, scheduled to be posted on Health Canada's website by 2006. Transport Canada's Drinking Water Program will be developed based on the guidance document. A database of Transport Canada facilities was created to help determine the buildings owned and operated by the Department.	On track
	To develop and implement a training program for staff, in support of the Department's Drinking Water Program.	To develop a departmental training course on safe drinking water, for use at Transport Canada owned and operated facilities, by 2005/2006.	The Drinking Water Program has not been implemented, so no Transport Canada specific courses were offered. However, Health Canada offered a workshop on drinking water, which Transport Canada employees from across the country attended.	On track

	DAMES .	THE PA United	35	**************************************
Environmental Emergency Response	To ensure prevention and preparedness in the event of environmental emergencies at Transport Canada owned and operated facilities.	Continue to maintain the environmental emergency plans that are in place for all Transport Canada owned and operated facilities.	In December 2004, a survey of the Department's environmental emergency plans was completed. All the facilities that require environmental emergency plans have one in place and the majority of those plans are updated and revised annually.	On track
		To develop a Transport Canada training plan, by 2004/2005, and deliver one training session per fiscal year or as deemed required, through to 2006/2007.	In April 2004, an Environmental Emergency Contingency Plan Training Module was drafted for Transport Canada. To date however, the number of staff members required to participate in such training has been made through private sector based training. As such, the delivery of such a Transport Canada specific training session has not been offered.	Complete
Green Commuting and Business Travel	To provide all Transport Canada employees with better access to green commuting options.	To achieve a 5% increase in the number of employees using green commuting in urban areas where services exist, by 2006/2007.		On track
	To conduct a pilot project on sustainable business travel options with Québec Region and Headquarters.	To achieve a 5% increase in the number of trips using sustainable business travel options in the Québec Region and Headquarters, in urban areas where services exist, by 2006/2007.		On track

	Mary Congress		The Artist	
Environmental Assessments	To improve the quality of environmental assessments (EA) of projects involving Transport Canada.	Use the Environmental Assessment Quality Assurance Monitoring Program (QAP) annually, to identify strengths and weaknesses in the departmental EA program.	In November 2003, the Pacific Region was the subject of a QAP evaluation. Specific recommendations and suggestions were made by the evaluation team to improve the overall quality of environmental assessments within the Pacific Region specifically and Transport Canada generally. By September 2004, the Pacific Region had completed all the recommendations made by the evaluators during the review.	On track
	To develop and deliver guidance material to departmental staff and Crown Corporations, to increase their awareness of the requirements of the Canadian Environmental Assessment Act 1999.	To develop and deliver one awareness session to departmental staff and Crown Corporations per fiscal year, or as deemed warranted, through to 2006/2007. To develop guidance material as required.	One national meeting and two national workshops were held during fiscal year 2004/2005: the National Environmental Officers Meeting (May 2004) with an EA subsession; Transport Canada, Fisheries and Oceans Canada Environmental Assessment — Experience with Navigable Waters Protection Act Workshop (June 2004); and the National Environmental Assessment Workshop (November 2004). Staff from all regions and Headquarters attended the workshops and meeting.	On track
	To promote compliance with the Cabinet Directive and Transport Canada's Strategic Environmental Assessment (SEA) Policy Statement.	Provide annual training sessions for departmental staff on SEA.	Transport Canada undertook revisions to its course training material and implemented new sign-off requirements by Directors General/Regional Directors for Preliminary Scans and Detailed Analyses. In addition, five SEA training sessions were offered to Transport Canada employees.	On track

EMS Achievements in the Atlantic Region Show Progress on Many Fronts

The Atlantic Region has been actively working towards many of the Department's environmental management system (EMS) objectives, as well as those set out in its own (region-specific) EMS. Achievements include:

Air Emissions ... In an effort to "green up" the Atlantic Region's vehicle fleet and reduce fuel consumption, the region purchased a fourth hybrid (gas/electric) vehicle — a Honda Civic Hybrid.

Land Management ... The Atlantic Region currently tracks 87 contaminated sites — several are risk managed while others are in various stages of assessment and remediation. Work towards EMS objectives included development of risk management plans for two sites in the region.

Hazardous Materials Management ... The Atlantic Region manages several storage tanks at the two Transport Canada operated airports in the region. Storage Tank Management Plans were developed for the airports in 2004/2005 and are being updated, in part to reflect the fact that the tanks were voluntarily registered with provincial governments. Nine tanks were audited at St. Anthony Airport to determine their level of compliance with provincial regulations.

The region continues to report to Headquarters on the management of ozone depleting substances, of which it has a minimal quantity.

Glycol management plans and water sampling results are obtained from National Airports System (NAS) airports during the annual lease monitoring visits. Any glycol exceedances are closely examined and discussed with airport personnel in order to try to prevent future exceedances.

Environmental Emergency Response ... Plans for two Transport Canada airports, as well as for the Transport Canada harbours and ports in the region are updated annually.

Environmental Assessment — Ongoing Work and Expanded Duties ... The Atlantic Region completed 155 screenings, and is currently working on 153 active screening files and two panel reviews.



Keeping the Federal House in Order

The Federal House in Order (FHIO) initiative is the Government of Canada's plan for reducing greenhouse gas (GHG) emissions arising from its operations, in line with Action Plan 2000 on Climate Change. Transport Canada, along with 10 other federal government departments, is required to report fuel consumption and GHG emissions — including emissions from four categories of transportation (air, marine, on-road vehicles and field equipment) and building emissions. In 2001, the Government of Canada announced its intention to reduce emissions from its own operations by 31% from 1990 levels by 2008–2012. As one of the principal operational departments, Transport Canada's share of the target is equivalent to a 4% reduction from its 1998/1999 baseline year. For more information about the program or to obtain a copy of the Federal House in Order 2004/2005 report, contact: env@tc.gc.ca.

More Energy Efficient Terminal in Kuujjuaq ...

Under the *Federal House in Order* demonstration projects program, the Québec Region received approval to implement energy efficiency measures in the construction of a new air terminal at Kuujjuaq. This new building in northern Québec will be equipped with a solar wall, solar water heater and photovoltaic cells on the roof. This project is expected to begin in 2006–2007. Planning of the terminal included determining total GHG emissions, including those from leased or purchased vehicles and heavy machinery used by the Department.

Waste ... Not

As part of Transport Canada's commitment to the Greening Government Operations policy requirements, the Department launched its No Waste initiative in 1997. This extensive waste management initiative aimed to reduce non-hazardous waste by 75% in Tower C (the Headquarters building located in Ottawa). Waste audits conducted on a regular basis measure and report on performance, and reveal opportunities for improvement.

Comprehensive waste audits from 1997 to 2004 have shown that the initial target of 75% has been achieved. The new target set in Transport Canada's Sustainable Development Strategy for non-hazardous waste is to increase land diversion rates by 5% by 2005/2006, making the new diversion target 80%.

Results of the November 2004 waste audit show Transport Canada employees in Tower C diverted approximately 76% (142,864 kg) of waste material from landfills, and achieved excellent capture rates for paper and corrugated cardboard recycling streams. A network of "Green Representatives," who volunteer to be the liaison between their floor and the program coordinator in promoting No Waste, was expanded in 2004.



Waste Not, in the Regions

The Battery Recycling Program in the Pacific Region aims to dispose of used batteries (which contain hazardous materials) in an environmentally responsible manner, and to reduce the amount of waste going to local landfills. Over 100 kilograms of batteries were collected in 2004/2005 and diverted from local landfills.

The **Ontario Region** launched two new paper reduce and re-use initiatives during the year. One, aimed at reducing paper consumption in regional offices, involved setting all printers to a "duplex" setting, no longer enabling single-sided copies. The project has completed its pilot phase — its goal is to reduce blank paper consumption by 30%. The second initiative focused on paper disposal — the Region designed a project to determine potential costs savings and feasibility of using notepads made from single-sided scrap paper. The goal of the program is to reduce pre-manufactured notepad consumption by 30%. Results of this pilot program will be assessed in the coming year.

In the Québec Region, a full non-hazardous waste audit was performed at the Dorval office, under its non-hazardous waste recycling program. Results show marked improvement in the recyclable waste recovery rate, as well as a reduction in the amount of non-hazardous waste at the source.

National Airport System Evaluations

In order to provide Transport Canada with information on the condition of its lands and operations, the Department launched a comprehensive environmental monitoring program in 2000. Five environmental monitoring protocols were developed, covering all aspects of environmental management on departmental properties. Under the environmental provisions of ground lease agreements between Transport Canada and airport authorities across Canada, the Department monitors 23 of the 26 National Airports System (NAS) sites on an ongoing basis. (The remaining three NAS airports are owned and operated by the territorial governments and are not monitored by the federal government.) During 2004/2005, 23 NAS airports were evaluated using Transport Canada's *Environmental Property Protocol* (2000). No major environmental deficiencies were identified in the evaluation.

B. Environmental Evaluation and Mitigation

Responsible Management of Contaminated Sites

As operator, landowner and landlord, Transport Canada continues to manage properties that have been contaminated by commercial and industrial activity. The Department is committed to managing these contaminated sites in a responsible manner — its work on this front includes an ongoing contaminated site management program and a management policy that requires all contaminated sites on Transport Canada lands to be identified, classified, managed and recorded. Furthermore, through new EMS targets associated with the Department's 2004–2006 Sustainable Development Strategy, Transport Canada has set specific targets for the management of these contaminated sites:

- » to expend \$25 million during 2004/2005 on mitigating high priority contaminated sites
- » to assess Transport Canada's suspected contaminated sites, by 2007/2008
- » to risk manage or remediate Transport Canada's known contaminated sites by 2010/2011
- » to ensure that risk management plans are in place for all remaining known contaminated sites, by 2010/2011

In July 2003, Transport Canada approved a departmental Contaminated Sites Management Plan that outlined the strategy for managing its contaminated sites and identifying suspected contaminated sites for the next five years. The Department has made considerable progress in assessing and managing its contaminated sites and will continue to manage its sites in a responsible manner.

At the end of each fiscal year, Transport Canada is required to submit inventory data for inclusion in the Treasury Board Secretariat's Federal Contaminated Sites and Solid Waste Landfills Inventory (http://publiservice.tbs-sct.gc.ca/dfrp-rbif/cs-sc/home-accueil.asp?Language=EN). To assist in this effort and to support departmental tracking, reporting and liability-cost accounting activities, Transport Canada maintains an electronic contaminated sites database, which contains basic parameters for each site, including location, classification and status.



Table 4: Emparator con sives, lo source	
Suspected	64
Under assessment	138
Under remediation	57
Remediated/risk managed	18
Under risk management	115
Remediation complete	98
Remediation by third party	6
Assessed, no action required	60
Total	556

Source: Transport Canada's Contaminated Sites Database, May 2005.

As part of the ongoing process of identifying all contaminated sites on Transport Canada lands, the Department continues to reconcile its property records with information on its *Contaminated Sites Database*.

Transport Canada is currently tracking sites (including transferred facilities) where it has a liability or contingency and which are classified in accordance with the Canadian Council of Ministers of the Environment's (CCME) National Classification System (NCS). Of a total of 556 sites, 492 have been investigated and 64 are suspected of contamination.



Available information indicates that action, such as further site characterization, risk management, remediation, etc., is required to address existing concerns. Typically, Class 1 sites raise major concerns due to a range of factors, and because measured or observed impacts have been documented

Available information indicates that there is a high risk of adverse off-site impacts, although threats to human health and the environment are generally not imminent.

Available information indicates that a site is currently not a major concern. However, additional investigation may be carried out to confirm site classification and, as a result, some action may be required.

Available information indicates there is probably no significant environmental impact or human health threats. There is likely no need for action unless new information becomes available indicating greater concerns, in which case the site should be re-examined

Additional information is required to properly classify the site.

Total Transport Canada sites:

556

Source: Transport Canada's Contaminated Sites Database, May 2005.

Federal Contaminated Sites Accelerated Action Plan: The federal government's 2004 Budget committed \$3.5 billion over 10 years to accelerate the clean up of contaminated sites for which the Government of Canada is responsible. The Federal Contaminated Sites Accelerated Action Plan (FCSAAP) was established to accelerate action and reduce federal financial liabilities related to high-risk sites (CCME's NCS Class 1 — see Table 3). Key elements include a completed inventory and ranking of sites, along with accelerated action on those sites posing the greatest risks to human health and the environment. It is expected that the action plan will prevent an increase in existing liabilities, with care and maintenance of abandoned mine sites in the north, remediation of high-risk contaminated sites, and advance remediation of many others. The action plan also provides money for both assessment and identification of sites. Transport Canada supports FCSAAP as it will advance a consistent federal government approach to contaminated sites. The FCSAAP cost-sharing regime allows proactive departments (if funded) to initiate or accelerate assessment work and remediate high-risk sites.

Transport Canada received funding through FCSAAP for two remediation and ten assessment projects in 2004/2005 — a total of \$7.6 million. In order to address *all* of its contaminated sites, the Department's Senior Management Committee established an Environmental Remediation Fund in 2004 to serve as an annual reserve for funding action on departmental contaminated sites. This internal fund, managed by the Environmental Affairs Directorate, is intended to cover all operating and maintenance environmental remediation requirements, including upfront investigation and assessment costs, for all Transport Canada business and service lines. In 2004/2005, Transport Canada spent a total of \$26.2 million on the assessment and remediation/risk management of contaminated sites — including funding from the FCSAAP.

From One Coast to Another — Remediation of Contaminated Sites

The Department secured funding of \$2.1 million from the FCSAAP to remediate the Remote Radar Site located on the **Gander International Airport** site. The site was likely constructed in the 1940s by the United States Air Force. While its structures have been demolished for the most part, the foundations and antenna bases still exist (as determined by limited site records). Results of environmental investigations found the site to be heavily affected by polychlorinated biphenyls (PCBs). Due to Transport Canada's concern over the environmental condition of this property relative to the use of the property which includes berry picking, hiking, crosscountry skiing, rabbit snaring, etc., a Phase III Environmental Site Assessment (ESA), a Human Health and Ecological Risk Assessment and a number of monitoring events were conducted. These investigations indicated that a combination of active remediation and risk management for this site was warranted. Subsequently, a detailed Remedial Action Plan for the site was developed, with the objective of removing all PCB-impacted soil above 50 parts per million

(ppm), a target developed as part of the Human Health and Ecological Risk assessment and supported by Environment Canada. The plan called for the excavation and removal of the soil above 50 ppm, followed by the placement of a one-metre soil cap over top of the remaining soil. During 2004/2005, the Department excavated, transported and disposed of most of the affected soil — plans are to complete the project in 2006/2007, with samples to confirm the status of the soil in the following year.



In September 2004, a partnership between BC Hydro and Transport Canada began Stage 1 of a three-stage remediation project of a former coal gasification site in **Rock Bay**, Victoria. The former gasification plant is located on a 6.8-acre site adjacent to Rock Bay. The plant operated from the 1860s to the early 1950s — the site now contains predominantly waste coal tar and such other contaminants as heavy metals. The project is one of the largest remediation projects undertaken in the province of British Columbia. In spite of the challenges of the site (including complicated engineering), Stage 1 saw a total of 103,000 tonnes of impacted soils removed from the site and successfully treated or remediated at off-site facilities — the equivalent of 40 barges or 7,140 dump truck loads of soil. Additional funding (\$5.9 million, 80% from FCSAAP) is secured for 2005/2006, and the final two stages will be completed by 2007. The project demonstrates the partnership between BC Hydro, Transport Canada, the City of Victoria and the community to create a cleaner environment in Rock Bay.

Contaminated Site Evaluation and Remediation in the Québec Region

The Québec Region has invested more than \$5 million in contaminated site evaluation and remediation. Significant decontamination work was performed on nine sites in the region, with some of the work continuing in 2005/2006 and beyond. Lac Nitchequon is one of the sites funded under FCSAAP, starting in 2005/2006. The \$5.4 million project to remediate this Class 1 site consists of removing hazardous materials and transporting them to accredited hazardous waste management centres; dismantling and disposing of petroleum equipment in accordance with regulatory requirements; and treating contaminated soil (2,500 m3) so that the land can be utilized by site users. The work is expected to be completed in 2007. The Québec Region conducted a number of environmental investigations, mainly at port sites, in preparation for developing appropriate management plans. The environmental investigations for the Matane, Les Méchins and Carleton port sites were funded under the FCSAAP. About 60% of port sites have been documented, while additional data is required for the other ports to meet the requirements of the Treasury Board Contaminated Federal Sites Inventory Policy. This work will continue in 2005/2006.

Land Occupied by Nav Canada

Transport Canada conducted site assessments of almost 800 navigation sites as part of the privatization of the Air Navigation System that occurred in 1996. Since the transfer occurred, Transport Canada has conducted remediation at most of the sites where contamination was identified and only a handful of sites remain to be cleaned up. This work is required in accordance with the Transfer Agreement between Transport Canada and Nav Canada, with Transport Canada responsible for contamination that occurred prior to the transfer.

In most cases, Transport Canada has elected to remediate sites to eliminate any liability. The major exception to this approach includes sites on which excavation or other works would result in damage to, or a shut down of, the navigation aid. On these sites, the contamination has been delineated and steps have been taken to ensure that the contamination does not migrate off site.

Major remediation projects that were completed during the year include a multi-year project at Cambridge Bay, Nunavut, where transmitter and receiver sites were cleaned up at a cost of \$330 million; and Kuujjuarapik, Québec, where contamination from a number of sources was excavated and placed in a bio-pile at a cost of \$100 million.

Work was also carried out at Coral Harbour, Nunavut, where excess land at the Non Directional Beacon was cleaned up using local labour. Remediation work is planned to begin in 2005 for the few sites that still require clean up.



Storage Tanks

Although the number of underground and aboveground storage tanks on Transport Canada property is on the decline due to continued property divestiture, the Department continues to closely monitor this inventory. The majority of these tanks contain petroleum and associated products, including aviation fuel and glycol, which have the potential to contaminate surrounding environments. Environment Canada proposes to repeal the Canadian Environmental Protection Act, 1999 (CEPA 1999) Registration of Storage Tank Systems for Petroleum Products and Allied Petroleum Products on Federal Lands or Aboriginal Lands Regulations, and the CEPA 1999 Technical Guidelines for Underground Storage Tank Systems Containing Petroleum Products and Allied Petroleum Products and Technical Guidelines for Aboveground Storage Tank Systems Containing Petroleum Products, and replace them with new regulations. These regulations promote a voluntary approach to compliance. Proposed new regulations will be broader in scope, and more effective in preventing pollution and protecting the environment from soil and groundwater contamination.

Oil Storage Tanks in the Québec Region

A 2002 audit of all Québec Region tanks showed a number of areas of non-compliance with federal and provincial standards, and since then work has been carried out to address the high priority cases. In 2004/2005, remediation work was performed on eight tanks at the Havre Saint Pierre, Baie Comeau and Kuujjuaq airports. Excluding National Airport System airports (Mirabel, Montréal and Québec City), about 15 tanks still do not comply with the Canadian Council of Ministers of the Environment (CCME) code and technical recommendations (a 74% compliance rate).

Site Environmental Remediation Tracking System

Transport Canada continues to uses a Site Environmental Remediation Tracking System (SERTS) to manage its storage tank inventory. SERTS database users are responsible for populating the database with information pertaining to tanks and tank systems under their administrative control. Each regional office controls its own SERTS database, and Headquarters has the ability to download regional data into a duplicate database located in Ottawa. Headquarters will be providing reports to Environment Canada once the new regulations concerning storage tanks come into force. Currently, Transport Canada owns and operates approximately 126 storage tanks.



C. Environment Information System

Transport Canada's Environmental Programs Branch has developed a conceptual proposal to create an Environment Information System (EIS). This system will integrate information from disparate datasets. The application will bring together textual and spatial data that reside in various Transport Canada databases. The data will be geo-referenced and displayed as different layers or views to the user. The information will be displayed through a map interface and disseminated over the Transport Canada Intranet to real property and environmental practitioners across the country.

In March 2005, a Feasibility Study was completed. The study recommended that a pilot project called the Land Layer Pilot Project be developed as a "proof of concept." Project activities will include conversion of the Property Records System database, geo-referencing of property plans, integration of property data and creation of a graphical user interface. The planned system will enable the Department to meet Treasury Board requirements for custodians of federal real property to report spatial information pertaining to land holdings. It will also capture data relevant to the Department's environmental obligations and responsibilities and allow Transport Canada's Environmental Programs branch to share information relevant to the Environmental Management System, Contaminated Sites and Environmental Assessment.



D. Awareness Activities

A number of awareness activities are carried out by the Directorate — and many programs and initiatives include an awareness component. Two initiatives dedicated to improving awareness are Environment Week and *TC Express*.

Environment Week

Canada's Environment Week is celebrated annually during the first week of June. Transport Canada participates and promotes awareness each year by organizing a variety of events in celebration of the week. In 2004, a variety of exhibitors were in attendance to showcase environmental initiatives — they included the City of Ottawa (highlighting their pesticide reduction strategy), Natural Resources Canada (providing energy-saving tips), Home Depot (promoting Eco-Option products), and Citizens for Safe Cycling (offering safety tips and bike route information). Employees also saw some of the alternative fuel vehicles from the Advanced Technology Vehicle Program and took advantage of free bike tune-ups.

The National Commuter Challenge is one of the major activities of Environment Week in which Transport Canada competes every year. With a total of 821 employees registering to take the challenge in 2004, Transport Canada (Headquarters) took second place in its category for the fifth consecutive year — an accomplishment acknowledged at a special awards ceremony held by the City of Ottawa.

Keeping People Informed

TC Express is a national e-newsletter produced by Transport Canada to keep employees and the general public informed about a variety of transport-related initiatives. Since 1997, the Environmental Programs Branch and the regional offices have submitted educational articles on environmental issues as well as information on program successes for the Green Corner feature. The feature was renamed Sustainable Development Corner in 2004, and now accepts submissions from across the Directorate that are informative, balanced and address the three pillars of sustainable development. To date, articles have covered a range of topics, including the One-Tonne Challenge, Goods Movement and Consumer Choices, and Ontario Region's Destination Sustainability Workshops.



E. Guidelines, Regulations and Policies

A range of tools, from guidelines to policies to regulations, are employed to support the work of the Directorate, the Department and beyond. Those relevant to the work of the Environmental Programs Branch are highlighted below, including accomplishments, progress and activities carried out over 2004/2005.

Canadian Drinking Water Quality Guidelines

In Canada, the responsibility for providing clean, safe and reliable drinking water to the public generally lies with the provincial and territorial governments. The federal government is responsible for ensuring the safety of drinking water supplies on its own lands, as well as supplies serving federal government facilities. Transport Canada is currently working with several other federal departments to produce a guidance document that will complement the current *Canadian Drinking Water Quality Guidelines*. The document is scheduled to be posted on Health Canada's website by 2006. Transport Canada will develop a drinking water program based on these guidelines.

Several Transport Canada employees participated in a February 2005 Health Canada workshop on federal drinking water issues — which addressed the challenges related to provision of drinking water and approaches to improving Health Canada's capacity to assist federal drinking water providers. Results will also be incorporated into Transport Canada's future drinking water program.



Canadian Environmental Protection Act, 1999

A number of issues related to the *Canadian Environmental Protection Act*, 1999 (CEPA 1999) were addressed by Transport Canada in 2004–2005, including the use of glycol and road salts, as well as the parliamentary review of CEPA 1999.

Use of Glycol: Prior to flight departures during periods of inclement winter weather, airlines spray a heated glycol-based fluid on aircraft surfaces for safety purposes. Although glycol sometimes pollutes the air and groundwater, of greater significance is the hazard to aquatic life posed as a result of stormwater flowing into surface waters. Although existing environmental legislation does not specifically require water monitoring, federal, provincial and municipal laws do specify water quality standards and guidelines to be followed by industry. According to CEPA 1999, the level of glycol at an effluent discharge point should not exceed a total concentration limit of 100mg/L.

To ensure that airport effluent does not negatively impact the environment, Transport Canada has implemented a program to sample and analyze stormwater at its airports. Water quality programs have also been established by local and Canadian airport authorities. Both Transport Canada airports and local airport authorities have implemented, in conjunction with air carriers, detailed glycol mitigation plans and procedures — details are set out in the 2004/2005 Glycol Monitoring Program Annual Report. For more information about the Glycol Monitoring Program Annual Report or to obtain a copy, contact: env@tc.gc.ca.

Transport Canada conducted a project to obtain data to help develop an Airport De-Icer Management System (ADMS) model. The objective of the ADMS model would be to track the dispersal of ground de-icing/anti-icing products at an airport from the time of application up to, and beyond, the departure of the aircraft. Phase I of the ADMS project was completed in 2003/2004 and Phase II, the final phase, was completed in 2005.

Transport Canada is an active member of the Society of Automotive Engineers (SAE) G-12 Sub-Committee — De-icing Facility Operational Procedures Working Group. The group includes representatives from around the world working to develop guidelines for aircraft deicing operations worldwide.



Use of Road Salts: Under CEPA 1999, the Government of Canada published a Code of Practice for the Environmental Management of Road Salts in April 2004. The Code is designed to help road authorities better manage their use of road salts in a way that reduces the harm they cause to the environment while maintaining road safety. Transport Canada's Environmental Programs and Road Safety staff are supportive and committed to this Code. Where applicable, it has been implemented as part of the Department's day-to-day operations.

CEPA 1999 Review: Transport Canada actively participated in the interdepartmental process to prepare for the parliamentary review of this act. The Department worked to ensure that the consultative process was comprehensive and transparent, and that it fully considered the views of the transportation sector. CEPA 1999 stipulates that the Act must undergo parliamentary review every five years — the first review is scheduled to start in 2005.

Species at Risk Act

The Species at Risk Act (SARA), passed by Parliament in December 2002, came into force in three phases. As of June 2004, the final phase was implemented, which covered the prohibitions and enforcement of the law. The goal of SARA is to prevent endangered or threatened wildlife (both animal and plant species) from becoming extinct or extirpated from the wild in Canada, and to help in the recovery efforts of these species. It is also intended to manage species of special concern in order to prevent them from becoming endangered or threatened. The Act contains a list of species called Schedule 1 — the legal list of species to which the law applies and which receive full protection (including their residences and critical habitats).

The implications of SARA for federal departments are varied, with the onus on each department and agency to determine whether or not a listed species (including residence or any critical habitat) is present on the lands or waters that fall within its jurisdiction. For species listed as endangered, threatened or extirpated, recovery strategies and action plans are put into place within a specified timeframe. Federal departments with a listed species on their lands are involved in the process of developing recovery strategies and action plans. In addition, under the *Canadian Environmental Assessment Act* (CEAA), federal departments conducting environmental assessments of proposed projects must ensure that the provisions of SARA are considered in their assessment, and that the appropriate mitigation measures are put into place to protect these species and their habitats.



Meeting Species at Risk Act Obligations

Transport Canada has made progress toward ensuring that its SARA obligations are met. In the Atlantic Region, the Department partnered in a cost-sharing initiative with other federal departments to determine the occurrence of listed species at risk on federal properties in Newfoundland and Labrador. The project led to the development of a search and reporting database in the form of a CD, referred to as the Species Management and Research Tool (SMART), that contains links to recovery documentation, fact sheets and active sites on the Internet for additional information relating to SARA compliance. Québec Region has been active in conducting natural resource inventories to establish the presence of listed species on federal landholdings in Québec and have widened their scope of assessment to include species listed in Schedule 2 and 3, as well as those in Schedule 1. To date, Québec Region has found very few species from Schedule 1 within their property limits. The Ontario Region also completed an inventory (April 2004) for Pickering Land Sites, and the Prairie and Northern Regions successfully completed one at Churchill Airport, which confirmed that no species at risk were found on the property. The Pacific Region is also making significant progress on this front — a natural resource inventory (NRI) is now underway for Sandspit Airport, and a SARA risk assessment has been completed for the flightway clearing project at Port Hardy. The NRI for Port Hardy is scheduled for next year.

Information resulting from the above studies, as well as the tools developed to conduct them, provides invaluable information for the Department in meeting the SARA requirements under the CEAA.

Canadian Environmental Assessment Act

Environmental Assessment: Transport Canada conducts environmental assessments (EAs) for proposed projects in accordance with the Canadian Environmental Assessment Act (CEAA).

Under the CEAA, Transport Canada must ensure that an EA is conducted whenever one of the following four "triggers" is present — that is, when the Department: is the proponent of a project; is proposing to fund a project; is the owner of the lands and is proposing to sell or lease lands for the project; or is proposing to issue an approval or authorization listed in the Law List Regulations under CEAA.

Project Environmental Assessment ...

is a systematic approach that identifies the expected positive and negative environmental effects of a proposed project before a decision is made about whether it may proceed. The process allows a project proposal to be modified in order to prevent, minimize or manage predicted adverse environmental effects, or to be refused approval to proceed.

In 2004/2005, Transport Canada participated in a total of 883 EAs, of which 367 were completed and 516 were still underway. Most (853) of the EAs were screenings, while 21 were comprehensive studies and 9 were panel reviews. The following table summarizes the number of EAs for each CEAA trigger outlined above and the subsequent chart provides a national distribution of the percentage of EAs underway and completed for each region and Headquarters during fiscal year 2004/2005. The number of EAs carried out in 2004/2005 represents an increase from the approximately 2003/2004 year representative of the past several years — a change related to the transfer to Transport Canada of administrative responsibility for the Navigable Waters Protection Act.

Andrew Manager to an exercise of the control of the				
CEAA Trigger: Transport Canada	Number Completed	Number Underway	Total Number Underway and Completed and (% of Total)	
is the proponent of a project	44	3	47 (5 %)	
proposes to fund a project	43	55	98 (11%)	
owns lands and proposes to sell/lease them for a project	25	9	34 (4%)	
proposes to issue a Law List Regulations approval or authorization for a project (Navigable Waters Protection Act)	255	449	704 (80%)	
Total: 883	367	516	883 (100%)	

Figure 1: Percentage of Environmental Assessments Underway and Completed by Region and Headquarters during Fiscal Year 2004/2005

Qubec 8% Headquarters 7%

Ontario 15%

Pacific 31%

Prairie and Northern 14%



CEAA Environmental Assessments by Trigger

Transport Canada is the project proponent ... this trigger accounts for only 5% of the EAs completed by the Department. Transport Canada would be involved as the proponent for EA projects such as remediation at contaminated sites or construction/operations at ports and airports or at other property owned by the Department.

Transport Canada proposes to fund a project ... The Department is involved in several contribution programs — this trigger accounts for 11% of the EAs completed by the Department. The principal contribution programs for which Transport Canada is responsible and which generally require EAs are: the Strategic Highway Infrastructure Program, the Canada Strategic Infrastructure Fund, the Border Infrastructure Fund, the Marine Security Contribution Program, the Grade Crossing Improvement Program, the Urban Transportation Demonstration Program, the Moving on Sustainable Transportation (MOST) program, and the Freight Sustainability Demonstration Program. EAs for these projects are generally conducted through the Headquarters' offices.

Transport Canada owns the land and proposes to sell or lease it for a proposed project... Only 4% of EAs completed annually are triggered by the land issue — these include such projects as lease renewal or construction/operations at properties leased by the Department.



Transport Canada proposes to issue a Law List Regulations approval or authorization for a proposed project...

On March 29, 2004, administrative responsibility for the Navigable Waters Protection Act (NWPA) was officially transferred to Transport Canada from Fisheries and Oceans Canada. transfer created a significant increase in the number of EAs and accounts for 80% of EAs completed or underway by the Department for the fiscal year. The additional EA responsibility comes from approvals that are issued under the NWPA, which require that an EA be completed before the approvals can be issued. Before the transfer of NWPA, Transport Canada was participating in an average of 200 EAs annually.

The NWPA-related responsibility has brought the Department new types of projects for environmental assessment. For example, a large number of EAs in the Atlantic and the Pacific Regions are now related to aquaculture (finfish and shellfish). Bridge projects make up a large majority of EAs conducted in the Ontario Region and the Prairie and Northern Region - both are also involved in the development of diamond mines and the Prairie and Northern Region with the development of the Mackenzie Valley gas project. The Québec Region is involved in bridge projects, dam and power plant projects. The Pacific, Québec and Atlantic Regions are all involved in EAs for liquefied natural gas projects and most regions are involved in mining projects.

For fiscal year 2004/2005, the Department issued no other authorizations under the Law List Regulations.

Project EA under Northern Regimes: Transport Canada was also involved with a number of environmental assessments, in its capacity as an expert department, under EA regimes established pursuant to northern land claims agreements — specifically, the *Mackenzie Valley Resource Management Act*, the Nunavut Land Claim Agreement and the Inuvialuit Final Agreement.

The Prairie and Northern Region continues to participate in five ongoing CEAA comprehensive studies for mining projects in the north: Bathurst Inlet Port and Road Project, and the mining projects Meadowbank, Doris North, Jericho and High Lake. Its EA team also provides specialist advice to the Mackenzie Valley Environmental Impact Review Board, Sahtu Land and Water Board, Nunavut Impact Review Board and the Yukon Water Board — and is involved in the development of the EA harmonization agreement between the federal government and the Inuvialuit.

Navigable Waters Protection Act in the Atlantic Region

Since the NWPA program was introduced, Transport Canada Regions have been more involved in Comprehensive Studies and Panel Reviews. For fiscal year 2004/2005, the Atlantic Region is involved in two panel reviews (Sydney Tar Ponds and the White Point Quarry), as well as in three liquefied natural gas (LNG) projects.

Under the NWPA, Transport Canada now issues permits for aquaculture sites — requiring the Department to conduct environmental assessments for aquaculture projects. Since the transfer of this responsibility from Fisheries and Oceans Canada, Transport Canada has made a smooth transition into the aquaculture industry. Environmental Affairs Directorate and Marine Safety Directorate represent the Department on these multi-faceted committees and work closely to build on these relationships and establish the Department's role within the industry. In addition to its presence on inter-governmental committees, the Atlantic Region entered into an agreement with Fisheries and Oceans Canada (Newfoundland and Labrador Region), establishing that Department's role and responsibility in mitigation and follow-up monitoring for potential impacts on aquaculture development on fish and fish habitat. These aquaculture initiatives have strengthened both internal and external working relationships in the Atlantic Region.

Over the course of the last year and coinciding with the transfer of the NWPA program to Transport Canada, **liquefied natural gas** (LNG) has become a hot topic in the Maritimes. Proximity to the supply of LNG (Far East, Africa, etc.), its deep water and ice-free harbours, along with the relatively low population densities of the area, has made it attractive to LNG developers. It is anticipated that LNG will be key in increasing the mix of energy sources available to North Americans, contributing to the stability and reliability of the overall energy supply. Transport Canada's responsibilities related to LNG concerning environmental assessment arise from section 5(1)(a) of the *Navigable Waters Protection Act*, to allow for an interference to navigation, associated with the LNG terminal and marginal wharf. It is expected that several federal departments, along with provincial environment departments will be involved in the environmental assessment process.



To date the following NWPA decisions concerning the Maritimes LNG projects have been rendered:

- >> The Bear Head LNG project underwent a screening level environmental assessment (a new project to Transport Canada, transferred from Fisheries and Oceans Canada).
- **>>** The Irving Oil LNG project was subjected to a comprehensive study pursuant to paragraph 28(c) of the *Comprehensive Study List Regulations*.

The Keltic LNG project is subjected, at a minimum, to a comprehensive study pursuant to paragraph 28(c) of the *Comprehensive Study List Regulations*; however no decision (comprehensive study or panel review) under the Act has been taken as the responsible authorities have not yet completed their track decision report or letter of recommendation to the Minister of the Environment.



Training and Workshops: A number of events were held throughout the year to share knowledge and develope skills, including:

- "> The Department's annual National Environmental Officers Meeting (St. John's, May 2004) along with a sub-session on environmental assessment in which staff from all Regions and Headquarters participated.
- » A joint Fisheries and Oceans Canada and Transport Canada workshop (June 2004) – which enabled participants to share expertise on operational and policy issues associated with the NWPA.
- » A national EA workshop (Toronto, November 2004) which focused on a national dialogue and continued discussions on the Department's new responsibilities. The workshop led to several initiatives, such as the development of a new EA tracking system and additional guidance material and procedures. The next national EA workshop is scheduled for October 2005 in Winnipeg.

Quality Assurance Program: Transport Canada's EA Quality Assurance Program (QAP) includes the evaluation of pre-selected screening reports and interviews with EA Officers and their clients. Systematic, documented and objective, the evaluations assess the Department's EA screening reports against requirements of the CEAA. The review also enables the Department to ensure EAs are conducted using nationally consistent practices and procedures. An evaluation for at least one region or Headquarters Directorate is carried out each year by Headquarters.

The Pacific Region was the subject of a QAP evaluation in November 2003, which included recommendations to improve the overall quality of environmental assessments within the Pacific Region and Transport Canada generally. By September 2004, the Pacific Region had addressed all of the recommendations.

In November 2004, Headquarters, with the assistance of the Pacific Region, conducted a quality assurance assessment in the Atlantic Region, covering the period from January 2003 to June 2004. The assessment evaluated a variety of compliance requirements (e.g., timing, determining whether or not the CEAA applied, completeness of project descriptions, etc.) — results were presented to EA Officers at the National Environmental Assessment Workshop in November 2004.



Class Screenings: A class screening is a tool used to streamline the environmental assessment of projects that share such characteristics as scope, activities, location, proponent and environmental settings. Under the CEAA, the Canadian Environmental Assessment Agency may declare a report to be a "class screening report" if projects of the class described in the report are not likely to cause significant adverse environmental effects when the design standards and mitigation measures described in the report are applied.

The Department worked closely with other government departments, including Fisheries and Oceans Canada, Environment Canada and Agriculture and Agri-Food Canada, to develop class screening reports for projects related to oyster aquaculture, embedded culverts, hydrometric stations, small-scale water quality improvement projects and small-scale water infrastructure projects.

Memoranda of Understanding — Offshore Petroleum Development Projects in Accord Areas: On February 9, 2005, the Minister of Transport signed two Memoranda of Understanding (MOUs) on effective, coordinated and concurrent environmental assessment and regulatory processes for offshore petroleum development projects in accord areas — Nova Scotia, and Newfoundland and Labrador. The MOUs are intended to foster cooperation among signatories involved in the approval of offshore oil and gas projects, to encourage effective communication between proponent and regulators during the development of an application, to promote process certainty and predictability, and to establish a concurrent review process for all regulators in order to avoid overlap, duplication and project delays.

Federal-Provincial Environmental Assessment Cooperation Agreements: Several years ago, the federal and provincial ministers of the environment signed a number of EA cooperation agreements — designed to foster cooperation between Canada and the provinces for bilateral environmental assessment of projects to achieve greater efficiency and the most effective use of resources, and to establish accountability and predictability by delineating the roles and responsibilities of the federal and provincial governments. Some of these five-year agreements were scheduled to expire during the fiscal year 2004/2005 — however, both Canada and the provinces are committed to renewing these agreements and maintaining the improved working relationship that has been achieved through them. The proposed renewed agreements will also implement some of the key features of recent amendments to the CEAA. The Department participated in reviews for the renewal of several of these agreements — specifically, those with Ontario, Newfoundland and Labrador, Nova Scotia, Saskatchewan and Alberta.



Environmental Assessment Legislation and Regulations Review

Transport Canada has continued to work with the Canadian Environmental Assessment Agency to review existing regulations, to develop new EA regulations for Airport Authorities and Crown Corporations, and to amend the Canada Port Authority Environmental Assessment Regulations.

The 2004 Speech from the Throne stated: "The Government will work to get its own house in order. It will consolidate federal environmental assessments and will work with the provinces and territories toward a unified and more effective assessment process for Canada." Transport Canada is currently working with the Canadian Environmental Assessment Agency and other departments to implement the changes identified in the Speech from the Throne.

Yukon Environmental and Socio-Economic Assessment Act and Regulations: The Government of Canada, the Yukon Territorial Government and the Council of Yukon First Nations have been involved in a process to develop this Act and regulations. While the Act received Royal Assent in 2003, several regulations must be developed before the Act can come into effect. Transport Canada is actively participating in this process. Once in effect, this Act will replace the CEAA in the Yukon Territory and will create a process whereby environmental and socioeconomic effects of a wide range of development activities are carefully assessed and considered before a project is approved.

Environmental Assessments — Working Together in the Prairie and Northern Region

Transport Canada was recently required to complete an EA in accordance with the requirements of CEAA for eight proposed bridges over Seven Person Creek, near Medicine Hat, Alberta. During the federal coordination process, Environment Canada made the Department aware of the potential presence of listed species in this region under the *Species at Risk Act* (SARA). At the request of Transport Canada, the proponent in this case undertook a rare plant species survey at the eight proposed development sites. Although no SARA species were identified, the Prairie cord grass, a provincial endangered species, was identified in two of the project areas. Transport Canada considered many mitigation options and, through negotiations with the proponent, it was decided that one bridge would be relocated to completely avoid the sensitive area, while the footprint of the second bridge would be minimized to allow a buffer zone between the area of construction and the species. The proponent also agreed to install signage to make bridge users aware of the presence of Prairie cord grass and keep them away from these sensitive areas.



Strategic Environmental Assessment

Strategic Environmental Assessment (SEA) is a systematic process for evaluating the environmental effects of policy, plan and program proposals to ensure that they are addressed on an equal footing with economic and social considerations and early in the decision-making process. Since the issuance of the first Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals in 1990, the Department has implemented a number of measures to promote, undertake and monitor the environmental assessment of policy, plan and program proposals submitted to Cabinet or to the Minister of Transport for consideration.

Transport Canada completed a total of 43 preliminary scans for policy, plan and program proposals during fiscal year 2004/2005. One detailed analysis was completed and one was ongoing during this period.

Audit by the Commissioner of the Environment and Sustainable Development (CESD): In the fall of 2003, the CESD undertook an audit of the environmental assessment of federal policy, plan and program proposals to: determine whether the federal government is applying the SEA Cabinet Directive; to assess progress made by selected government departments and agencies in meeting SEA-related commitments in their sustainable development strategies; and to identify examples of leading practices of SEA in Canada and abroad. The Commissioner's report, tabled in October 2004, recognized Transport Canada's progress and leadership in implementing the Cabinet Directive and noted that the Department has most of the elements that enable it to conduct SEAs. Other findings about Transport Canada activity include:

- » clear senior management commitment and leadership as demonstrated by the Department's SEA Policy Statement adopted in 2001 (scheduled for revision in 2005/2006).
- » a comprehensive SEA Tracking System noted as good practice in SEA management.
- » adequate training and guidance noted as good practice in documented guidance.



In response to the Commissioner's observation that Transport Canada SEA accountabilities could be clearer about sign-off requirements for preliminary scans and detailed analyses, the Department has implemented new sign-off requirements by Directors General/Regional Directors for these components of its SEAs.

As of January 1, 2004, federal departments and agencies are now required to prepare a public statement of environmental effects when a detailed analysis of environmental effects is completed. A summary of the conclusions concerning important environmental effects, this statement serves to assure stakeholders and the public that environmental factors have been appropriately considered when decisions are made. In 2004/2005, one public statement was completed and posted on the Transport Canada website.

Strategic Environmental Assessment Training: Five additional SEA training sessions were offered during the year to Transport Canada employees who were involved in the preparation or coordination of proposals to the Minister or Cabinet. Three training sessions were held in English, one in French at Transport Canada Headquarters, and one French training session was held in Transport Canada's Québec Region office. As of March 31, 2005, more than 168 Transport Canada employees have received SEA training, and it continues to be offered as required. During this period Transport Canada also undertook revisions to its course training material. SEA awareness and capacity building will continue to be promoted within the Department.

Strategic Environmental Assessment Tracking System: Transport Canada improved the SEA tracking system by transferring it to Microsoft Access® for better querying and management.

Strategic Environmental Assessment Performance Compliance and Quality Controls: Twice each year, the Assistant Deputy Minister of Programs and Divestiture provides the Deputy Minister of Transport Canada with a report on the Department's SEA performance — highlighting initiatives, performance and compliance with the Cabinet Directive. The Environmental Affairs Directorate is responsible for conducting qualitative assessments of preliminary scans and detailed analyses that the Directorate receives. Assessments are conducted to ensure that all required elements for preliminary scans and detailed analyses are present for all proposals submitted to Cabinet for consideration. The last quality assessment indicated a high level of completeness.

F. Work with Other Organizations

Fostering partnerships, collaboration and building and maintaining networks is vital to the Directorate's work. Following are highlights of the partnership building and cooperative and collaborative efforts of the Environmental Programs Branch over the course of 2004/2005.

Transit Pass Program:

The Transit Pass program is an initiative developed with the transit companies in the National Capital Region (NCR) to encourage federal employees to use public transit by offering an annual pass with a discount. The program began originally as a pilot project using payroll deduction among 4 departments including Transport Canada. Upon successful conclusion of

Working Together ...

The natural linkages that exist between the One-Tonne Challenge and the Commuter Options Program have resulted in various crosspromotional activities. For example, links have been established on websites for both programs, initial connections have been made with the One-Tonne Challenge Climate Change Hubs in every province and the Commuter Options Program was highlighted at the Communities Challenge workshop in Ottawa in November 2004.

the pilot, Transport Canada negotiated an agreement with OC Transpo to allow all federal departments and agencies in the NCR to have access to discounted transit passes through payroll deduction. The Société de transport de l'Outaouais (STO) opted to promote their existing pre-authorized payment program to federal employees residing in Québec.

On November 26, 2004, the newly expanded Transit Pass Program was launched with a press release and event on Parliament Hill with Minister Brison, Minister Dion and representatives from OC Transpo, the

STO and Transport Canada. In January 2005, letters were sent to all 86 federal departments and agencies in the NCR inviting them to join the Transit Pass Program. Between January and March, 6 new departments joined the Transit Pass Program. The program will continue bringing on new departments every month in 2005/06 until all interested departments and agencies are on the program.



Commuter Options Program

The Commuter Options Program has evolved considerably over the course of the past year. Among other activities, the Department has developed a draft Communications Strategy that will continue to be refined, while serving as a foundation for expanding the program. During the year, the Department developed and began dissemination of a promotional brochure aimed at informing employers across the country who might be interested in the Commuter Options Program. To date, the brochures have been distributed through organizations that focus on transportation demand management initiatives, as well as at such events as the Smog Summit. Other activities over the year include:

- » A presentation on the Commuter Options Program delivered at the New Mobility Summit in Toronto (September 2004). Organized by the Sierra Club of Canada, the event was designed to help find new and unique ways to promote sustainable transportation options.
- Work with The Clean Air Partnership, a non-profit organization based in Toronto — to help spread the word about the Commuter Options Program in the Greater Toronto Area (GTA) by assessing the interest of large employers. A list of potential employers in the GTA to target for future training workshops is one result of the assessment.
- » A training workshop was held in Ottawa in April 2004 and was attended by representatives from 12 different federal departments. Plans are underway for organizing another one in Winnipeg with the intention of attracting participants from a variety of employers, representing both the public and private sectors.

Carpool Connection in the Ontario Region

The Carpool Connection is a website program developed by Ontario Region staff to match interested carpoolers with potential partners. When up and running in 2005, the site will be accessible to any employee of any federal department at 4900 (Joseph Sheppard Federal Building) or 5001 (Hollywood Centre) Yonge Street, Toronto (including close to 10 departments and agencies), with links to relevant websites. Various communication and awareness initiatives are planned to promote the site. The website was initiated to respond to the results of a survey of commuting practices, which revealed an interest in carpooling among employees, but difficulty in finding compatible matches. Work involved adapting a software program similar to one in use by Headquarters. Funded as a pilot project, future expansion will be considered, based on review of the pilot.



Clean Air Partnerships

In 2004/2005, Transport Canada received funding from Environment Canada for its component of the Border Air Quality Strategy commitments on Clean Air. Transport Canada has the authority to regulate emissions from the aviation, rail and marine sectors. A variety of measures are being explored to reduce emissions in these areas:

Smog Summit 2004: For the fifth consecutive year, representatives from the federal, provincial and municipal governments across the Greater Toronto Area (GTA) joined the City of Toronto to report on accomplishments and announce their new smog and energy reduction initiatives. Action is being taken in the GTA to curb smog and its associated health and economic impacts. The GTA Clean Air Council (GTA-CAC) is an inter-governmental working group dedicated to exploring joint clean air initiatives in the GTA and to liaising with municipalities across Canada to discover best practices for reducing smog. In 2004, Transport Canada provided support to the GTA-CAC in its development of the publication entitled A Model Clean Air Plan for the Living City. This model aims to guide municipal governments with a template of an integrated approach to reducing air pollution.

Aviation and Clean Air: The Department continued research in 2004/2005 — including making emission inventories, identifying operational opportunities to reduce emissions, and investigating the movements of pollutants and their effects on ozone formation that are specific to Canadian airspace by linking its work to larger research programs and agencies. The Department's Civil Aviation Branch has established partnerships with the National Research Council (NRC) and York University for the emissions modelling component of this study. Work will include developing and evaluating flight sampling methods for a better understanding of the potential impact of aviation emissions on the upper troposphere/lower stratosphere region.

Rail: Transport Canada has undertaken a two-year study, which began in 2004, to examine the relationship between taxation and investment for the Canadian railway industry. The analysis will assess to what extent the Canadian tax system impacts on the ability of the Canadian railways to offer competitive services and to invest in existing and new capacity, including more environmental sustainable infrastructure and equipment. Strategic options to improve railway services will be proposed based on the detailed findings. Data gathering has been completed and a final report will be completed by 2006.

Marine: In 2004/2005, Transport Canada's Marine Safety group finalized a discussion document and conducted public consultations in order to draft provisions on the International Maritime Organization's *Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships* — Annex VI of the MARPOL Convention. Revised regulatory provisions that incorporate the Annex will be finalized and implemented in 2005/2006. In January 2005, Marine Safety (in conjunction with Environment Canada) reviewed and revised the Pollution Prevention Guidelines for the Operation of Cruise Ships under Canadian Jurisdiction (TP14202), which includes provisions for air emissions.

International and Domestic Relationships

Great Lakes/St. Lawrence Seaway Study: In May 2003, Transport Canada signed a Memorandum of Cooperation with the U.S. Department of Transportation to carry out a 30-month evaluation of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system. The two departments, along with the U.S. Army Corps of Engineers, U.S. Fish and Wildlife, Environment Canada, the St. Lawrence Seaway Management Corporation and the St. Lawrence Seaway Development Corporation are working together to carry out a navigation study of the area. The study is aimed at evaluating future infrastructure needs of this area — specifically, the engineering, economic and environmental implications of those needs as they pertain to the marine transportation infrastructure on which commercial navigation depends. In June 2004, the timeframe for the study was extended and it is now scheduled for completion in October 2006. Led by Transport Canada's Marine Policy group, the Environmental Affairs Directorate co-chairs the environmental component of the initiative with the U.S.

The Environment Delivery Team will prepare a report that describes the ecosystem and how it has changed and project, to the extent possible, how it is anticipated to change over the next 50 years. It will take into consideration how decisions made about the future of the navigation system would affect projected ecosystem changes. The Great Lakes/St. Lawrence Seaway Study report, including the engineering, economics and environmental components, is scheduled for completion by fall, 2006.



Canadian Standards Association: The Department's Technical Committee on Storage, Handling and Dispensing of Aviation Fuel is an active member of a committee (with the same name) of the Canadian Standards Association (CSA). This committee consists of experts from the aviation fuel handling, storage and regulating community and has developed Canadian Standards Association (CSA) Standard B836 — Storage, Handling and Dispensing of Aviation Fuels at Aerodromes. Revised in May 2005, this is a comprehensive standard covering all aspects of aviation fuel handling, including response to environmental emergencies, fuel spills, environmental issues related to fuel storage and dispensing, as well as the technical aspects of delivering clean, dry and "on-specification" fuel to aircraft. In related work, Transport Canada is a member of an International Air Transport Association sponsored initiative and committee to standardize all aspects of fuel storage and handling worldwide. The committee is looking into harmonizing worldwide standards, including the CSA Aviation Fuel Handling Standard, into one global standard that will be published as a Society of Automotive Engineers guidance document.

Center of Excellence: Transport Canada continues its work with the U.S. Federal Aviation Administration (FAA) and the National Aeronautics and Space Administration (NASA) as a sponsor of the Center of Excellence (COE) for Aircraft Noise and Aviation Emissions Mitigation. In December 2003, the United States established the Partnership for Air Transportation Noise and Emissions Reduction (PARTNER) Center of Excellence (COE). In the spring of 2004, Transport Canada joined the FAA and NASA as a sponsor. The Center is a research organization that leverages a broad range of stakeholder capabilities to foster breakthrough technological, operational, policy and work force advances for the betterment of the environment, mobility and the world's economy. It also seeks to reduce uncertainty in emerging issues of climate impact and health and welfare effects of emissions to a level that enables appropriate actions to be undertaken to address their effects. The Massachusetts Institute of Technology leads the COE, which comprises nine universities. An extensive network of industrial affiliates also participates in the activities of the Center. In efforts to expand Canadian involvement in PARTNER, Transport Canada will be seeking to include Canadian academic and industry research partners.



International Civil Aviation Organization: Transport Canada is an active member of the International Civil Aviation Organization's (ICAO) Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP). Through its various working groups, the ICAO addresses the environmental impacts of aviation. Transport Canada contributes its expertise in developing guidance documents published by ICAO/CAEP including ICAO Circular 303 entitled Operational Opportunities to Minimize Fuel Use and Reduce Emissions, the Airport Planning Manual (Doc 9184) Part 2 — Land Use and Environmental Control and Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management. These documents have been promoted in Canada and ICAO has translated them into numerous languages for global distribution and use.

Partnerships with airport authorities: Transport Canada is continually enhancing its partnerships with Canadian airport authorities. Its Mobile Air Quality Monitoring Laboratory spends approximately 12 months at an airport to gather a broad base of data and investigate seasonal fluctuations that may affect air quality. A comprehensive air quality study is planned to commence in April 2005 at the Lester B. Pearson International Airport located in Toronto. Results of this study are expected in 2006.





Sustainable Development Policy Branch

The Sustainable Development Policy Branch is comprised of three divisions: Sustainable Development Division, the Climate Change and Clean Air Policy Division and the Sustainable Transportation Analysis Division. The Directorate's main responsibility is to develop and analyze strategies and policies to promote sustainable transportation and, in particular, to address climate change in the transportation sector.

A. Sustainable Development

Sustainable development promotes a balance between economic, social and environmental factors. Given the fundamental role of transportation to Canada's economic prosperity and Canadians' quality of life, the incorporation of sustainable development into Transport Canada's policies, programs and operations is key. Transport Canada's Sustainable Development Strategy, Sustainable Transportation Lens and Sustainable Development Capacity Course are three initiatives aimed at achieving this goal.



Sustainable Development Strategy 2004-2006

Sustainable Development Strategy 2004–2006 — Seven Strategic (hallenges

- 1. Encourage Canadians to make more sustainable transportation choices.
- 2. Enhance innovation and skills development.
- 3. Increase system efficiency and optimize modal choices.
- 4. Enhance efficiency of vehicles, fuels and fuelling infrastructure.
- 5. Improve performance of carriers and operators.
- 6. Improve decision making by governments and the transportation sector.
- 7. Improve management of Transport Canada operations and lands.

Transport Canada's Sustainable Development Strategy 2004–2006 is the Department's third successive three-year strategy, and builds on the accomplishments and lessons learned from its predecessors. It brings more precision to the concept of sustainability, defines seven strategic challenges (see sidebar, this page) and 32 specific commitments for the 2004–2006 period, outlines a set of principles for sustainable development, includes concrete deliverables and performance measures, and defines what the Department can do better to integrate sustainable development into its policies, programs and operations.

Each commitment has targets and performance measures in order to better monitor and track their progress. For the 2004/2005 reporting period, over 85% of the 173 targets were reported to be either complete or on track. For more information regarding Transport Canada's Sustainable Development Strategy, visit: www.tc.gc.ca/SDS



Churchill Air Terminal Heated by Mother Nature

Churchill Airport in Northern Manitoba (Prairie and Northern Region) is the site of one of Transport Canada's latest sustainable development projects. In keeping with the Department's commitment to safeguarding the natural environment, the air terminal's electric boiler heating system was modified as part of the SolarWall® project (identified in commitment 7.3 of the Sustainable Development Strategy 2004–2006). The SolarWall® system uses economical and environmentally benign solar energy to heat buildings. Prior to this project, fresh air was brought into the building and heated solely by the terminal's electric boiler.

In November 2004, dark-coloured metal cladding was installed on the south wall of the 1,080 square metre terminal building. This metal cladding is heated by the sun, which warms the air near its surface. The terminal building's ventilation fan is connected by a duct to a narrow space between the solar wall and the building. As a result, negative pressure is created, which draws outside air through tiny holes in the cladding. The metal panels then heat the air; as the warmer air rises, it is trapped by an overhanging canopy and pulled into the building. This warm air is then circulated through the building by the existing ventilation system to help maintain a comfortable indoor environment for the travelling public and airline workers. During the warmer summer months, the solar wall is automatically shut off when heat is not required.

Initial monitoring of the solar wall has shown temperature increases in the range of 18°C on overcast days and 26°C on sunny days in January, and up to 38°C in March. This is a trial project and the actual cost savings will be recorded over a three-year period beginning in January 2005. Projected cost savings for the solar wall are estimated to be \$4,570 per year with an estimated 12.9-year payback.

Sustainable Transportation Lens

In its Sustainable Development Strategy 2004–2006, Transport Canada made a commitment to develop a tool — the *Sustainable Transportation Lens* — in order to enhance Transport Canada's ability to make integrated decisions reflecting the departmental mandate to promote a sustainable transportation system. If successful, the Lens could be formally adopted and promoted within Transport Canada's decision-making process and shared with members of the broader transportation sector.

The Sustainable Transportation Lens is intended to help policy and program analysts ensure that the Department's policies and programs are supportive of and aligned with the federal government's sustainable development agenda, as well as Transport Canada's principles of sustainable transportation. It is designed as a thought-provoking educational tool that will lead to integrated decision making through the comprehensive consideration of the analytical issues outlined in the Lens. In 2004/2005, Transport Canada developed a draft of the Lens for review and discussion within the Department; once finalized, the Lens will be tested on three case studies to obtain feedback on its usefulness and to identify areas for improvement. The development of this Sustainable Transportation Lens is expected to be completed by 2006/2007.

A Sustainable Development Capacity Course

The Department has also made a commitment in the Sustainable Development Strategy 2004–2006 to offer a Sustainable Development Capacity Course on a regular basis to Transport Canada managers and employees across the country. A one-day workshop entitled "Towards a Sustainable Tomorrow — Concepts of Sustainable Development and How They are Applied at Transport Canada" is designed to help Transport Canada managers and employees gain a better understanding of the core principles, processes and implications of sustainable development, as well as provide an in-depth look at sustainable development, from its origins to its current application at Transport Canada. The course will provide its participants with the knowledge and tools to integrate environmental, social and economic considerations in their day-to-day responsibilities.

In 2004, Transport Canada refined the material for this course based on feedback from the 2002 pilot course. Course instructors were then selected through a competitive process. The next steps will be to advertise and deliver the course, in both official languages, at Transport Canada offices across the country, starting in the winter of 2005.

Destination Sustainability in the Ontario Region

The Ontario Region launched Destination Sustainability in 2004/2005, a half-day educational program for Transport Canada employees to learn about sustainable development, the government's responsibilities, and the Department's Environmental Management System and Sustainable Development Strategy. The program has been very well received to date, with 102 employees from all branches attending. It will be offered again on various dates throughout 2005 and possibly into 2006. Participant feedback was positive. Results from fun and not-so-serious attendee exercises include the creation of bumper sticker and t-shirt phrases such as: "Be wise, environmentalize," and "Forget incandescent, go fluorescent" on the front of a t-shirt, with "I've seen the light" on the back.



B. Climate Change and Clean Air Policy

A major challenge of sustainable transportation is to control or prevent air pollution and other air emissions from transportation, such as greenhouse gases (GHGs), nitrogen oxides, volatile organic compounds, particulate matter and other air contaminants. Transport Canada undertakes the necessary policy analysis for the development of new transportation programs, technologies, best practices, policy tools and economic instruments to address GHG mitigation and adaptation in all aspects of the transportation sector. The Department has a key role to play in a number of important initiatives such as the One-Tonne Challenge campaign and the Memorandum of Understanding between the federal government and the auto industry.

Climate Change Policy Development

Since its involvement in the Transportation Table on Climate Change (TTCC) in the late 1990s, Transport Canada has been active in the development of measures to reduce GHGs in the transportation sector. The Department has contributed significantly to the transportation component of the government's climate change strategy. The broad range of analysis undertaken by the TTCC and subsequent work has led to the implementation of a number of Transport Canada programs to address GHG emissions in transportation. These include the Advanced Technology Vehicle Program, the Urban Transportation Showcase Program, the Freight Efficiency Program and the Freight Efficiency and Technology Initiative.

Unless action is taken, GHG emissions will continue to rise with increasing population, economic growth and trade. In particular, emissions from freight will escalate. As the Canadian transportation system is very complex, involving many users over a vast territory, the remedy for this challenge requires an integrated and multifaceted approach. With this in mind, Transport Canada has refined existing programs and developed additional measures. These initiatives will be evaluated in the context of a Treasury Board Secretariat review of existing and new programs, to be concluded by fall 2005.

Negotiating for Success — Memorandum of Understanding with the Auto Industry

On April 5, 2005, the federal government and the auto industry agreed on a plan to reduce GHG emissions from light-duty vehicles (cars, minivans, sport utility vehicles and pickup trucks) by 5.3 megatonnes (Mt) in Canada by 2010 — the result of two years of negotiation. Natural Resources Canada (NRCan) was responsible for the voluntary fuel economy negotiations with the auto industry. Transport Canada was a key participant in this process along with Environment Canada and Industry Canada. The agreement is good news for the environment, and it is also good news for consumers who will benefit from new technologies that will lower emissions and reduce fuel costs. At the same time, the agreement gives the auto industry the flexibility it needs to reduce emissions in a cost-effective way.



The One-Tonne Challenge

The One-Tonne Challenge, a social marketing campaign led by Environment Canada and NRCan with the support of Transport Canada, is a national climate change initiative challenging all Canadians to reduce their GHG emissions, on average, by one tonne (about 20%) by the end of 2006. The campaign provides Canadians with information and resources to allow them to make lifestyle choices to reduce GHG emissions.

The One-Tonne Challenge Goes to School in the Atlantic Region

With the support of Transport Canada, a high school student from Moncton promoted the One-Tonne Challenge through presentations at local high schools, talking with more than 1,000 students. Transport Canada supplied the student with technical support, promotional products and even displayed hybrid vehicles from its fleet at high schools to raise awareness of the One-Tonne Challenge among students and to help them take action on climate change.

During fiscal year 2004/2005, Transport Canada supported various activities of the One-Tonne Challenge campaign in a number of ways, including: actively participating in a number of interdepartmental committees and groups that included the provision of expert advice on transportation-related issues; working towards integrating the One-Tonne Challenge messaging and products into Transport Canada's programs and initiatives; and playing a key role in evaluating and selecting the 47 communities that received One-Tonne Challenge funds to hold community challenges. The Department also participated in a number of fairs and exhibits, and strategic partnerships with private sector stakeholders, and demonstrated leadership in its internal communication activities. In particular, the novel approach the Department developed for engaging its employees in taking the One-Tonne Challenge became a model for departments governmentwide. A number of the Department's successes

related to this program are featured on the One-Tonne Challenge website at: http://www.climatechange.gc.ca/onetonne/english/index.asp.



Impact of Transit Investments on Greenhouse Gas Emissions: A National Perspective

A study being conducted by Transport Canada estimates the national emission reductions achievable by implementing public transit projects identified in municipal plans alone, and in concert with a variety of planned urban transportation policy initiatives. This study was undertaken as part of a series of studies to gain a comprehensive understanding of public transit's contribution to greenhouse gas emission reduction targets in the Kyoto Protocol. The study uses the transportation planning models or plans from 10 Canadian cities. The study also assembled case studies for transportation demand management measures and postimplementation impacts from transit projects. A calculator for direct and indirect greenhouse gas emissions was developed that uses the output of municipal transportation models. The final report of this study has yet to be released. .



C. Sustainable Transportation Analysis

Research and analytical support on various climate change and sustainable transportation issues is an essential component of sustainable development policy. Transport Canada undertakes various initiatives and studies that help to fill data gaps, develop tools for better decision making and facilitate the development of sustainable transportation performance indicators. This work makes an important contribution to the development, assessment and monitoring of transportation climate change mitigation measures.

Supporting the Odometer Reading Reporting Requirement

One of Transport Canada's strategic challenges in the Sustainable Development Strategy 2004– 2006 is to improve decision making by governments and the transportation sector. An important part of this strategy is to improve data collection to ensure the availability of consistent, useful information on the various elements of the transportation system. In September 1999, transport ministers approved recommendations to develop a data strategy to address data gaps in the transportation sector in order to better respond to climate change issues — since then, efforts have focused on road transportation. The Department commissioned a study in 2004 to assess the feasibility of using existing registration systems to collect road transportation information by way of a vehicles odometer readings (ODR) program. Findings indicate that a standardized national approach is not an option because of the significant differences in vehicle registration systems in place across jurisdictions. They also demonstrate that the most feasible national ODR reporting program would be a mixture of program types at the jurisdictional level (with the potential to increase the data coverage to as much as 92.4% of the road vehicles stock, at an expected one-time capital cost of at least \$1.2 million and expected annual operating costs of at least \$0.3 million). Conclusions and findings of the study were presented to the Council of Deputy Ministers Responsible for Transportation in September 2004. A copy of the feasibility study is available upon request from Transport Canada, Environmental Affairs.

The Costs of Urban Congestion in Canada Study

A study conducted by Transport Canada provides the first comprehensive and systematic analysis of urban congestion in Canada. In this respect, it represents a major contribution to our understanding of urban congestion in Canada. This study is part of Transport Canada's efforts to better understand the co-benefits of urban measures to reduce greenhouse gas emissions, thus allowing the department to revise their cost-effectiveness. *The Costs of Urban Congestion in Canada* study developed congestion indicators for the nine largest urban areas in Canada: Québec, Montréal, Ottawa-Gatineau, Toronto, Hamilton, Winnipeg, Calgary, Edmonton and Vancouver. It measured recurring congestion, which is the daily situation in major cities where demand for a transportation facility exceeds its capacity to move people and goods quickly.



Transit Cost-Benefit Software Tool

The Department released a new software tool in November 2004 that helps transportation planners make more environmentally friendly urban transit decisions. TransDec provides a framework for analyzing a wide range of prospective transit investments, as well as for rehabilitation and maintenance work, and applies to various transit modes including bus systems, light rail, heavy rail, commuter rail and highways. In addition to assessing traditional transportation costs, this unique software assesses benefits related to GHG and pollution emission reductions, transportation safety, traffic congestion, increased mobility and community development. It allows users to create and analyze a specific scenario, with the goal of improving urban transit decision making. Governments, transit authorities, universities, nongovernmental organizations and independent contractors working for these organizations can use TransDec free of charge (http://www.tc.gc.ca/programs/Environment/EconomicAnalysis/ model/menu.htm), or they can purchase a commercial licence from HLB Decision Economics, which developed the software and is the sole owner of all rights to the model. Since its release, Transport Canada has continued to improve TransDec. A user manual will be available on Transport Canada's website in 2005 or early 2006.

Headquarters Analyzes Economic Incentives

Over the last year, promoting the production and purchase of more fuel efficient motor vehicles has been the focus of a Transport Canada led interdepartmental working group. As part of this work, using a new vehicle sales modeling framework originally developed by the U.S. Oak Ridge National Laboratory (ORNL) and adapted for the Canadian market by the Department with the collaboration of ORNL, the Department is assessing the impacts of a "feebate system." This system involves providing incentives for the purchase of the more fuel efficient vehicles and the use of penalties (taxes or fees) for purchases of less fuel efficient vehicles. Over the course of the year, the Department has developed in-house expertise, as well as developing and refining the framework — work that will continue into 2006.

Feebates were identified in the 2005 Federal Budget as a fiscal measure to address climate change that merits further evaluation. The National Round Table on the Environment and the Economy (NRTEE) was charged with developing options for a feebate, to consult and to make recommendations to government for the next Federal Budget. NRTEE is using the model developed and refined by Transport Canada to analyze various options, and the Department also supports NRTEE's work with its analytical expertise. NRTEE is expected to present its recommendations in November 2005.



Environmental Initiatives Branch

The Environmental Initiatives Directorate develops and administers programs and special initiatives to support a more sustainable transportation system in Canada, including through the reduction of GHG emissions from transportation.

The branch's main responsibilities include: the completion of fuel efficiency, safety and environmental evaluations and showcasing of available and soon-to-be-available advanced vehicles and technologies; supporting the development/integration of strategies, transportation planning tools and best practices so as to reduce GHG emissions; demonstrating, measuring, and monitoring the effectiveness of a range of integrated urban GHG strategies; supporting of community-level projects that demonstrate measurable sustainable transportation benefits to Canadians; supporting demonstrations and the purchase and installation of fuel efficiency enhancing technologies and best practices; supporting demonstrations of marine shore power; negotiating voluntary performance agreements for the reduction of GHG emissions from the freight transportation industry; and engaging stakeholders in partnership and capacity building.



A. Advanced Technology Vehicles Program and Motor Vehicle Fuel Consumption Program

The Government of Canada announced its Action Plan 2000 on Climate Change in October 2000 – outlining a comprehensive package of 37 measures to reduce greenhouse gas emissions in all sectors of the Canadian economy. The plan was designed to put Canada firmly on the path to meeting the GHG emission reduction targets contained in the Kyoto Protocol, and captured many of the best ideas coming out of Canada's national consultations with stakeholders on climate change. One of Action Plan 2000's five measures for the transportation sector is the Motor Vehicle Fuel Efficiency Initiative, which called for a significant improvement of the fuel efficiency of on-road motor vehicles by the year 2010. Canada ratified the Kyoto Protocol in December 2002 and released the Climate Change Plan for Canada (2002). The new plan incorporated the Motor Vehicle Fuel Efficiency Initiative of Action Plan 2000 and called for a 25% reduction in fuel consumption (or 5.2 megatonne (Mt) reduction of greenhouse gases) for new on-road motor vehicles by 2010.

Officials within the Environmental Affairs Directorate were actively engaged in an interdepartmental effort led by Natural Resources Canada to reach a voluntary agreement with automakers to achieve this goal. On April 5, 2005, the Government of Canada and the Canadian automobile industry signed an agreement to act on climate change. Under the agreement, carmakers will voluntarily work to reduce annual GHG emissions from light-duty vehicles by 5.3 Mt in 2010. To assess progress toward meeting this target, a joint industrygovernment monitoring committee, including a representative from Transport Canada, has been established.

The 5.3 Mt agreement exceeds the reduction needed to improve fuel efficiency by 25% and targets all GHGs, going beyond the reductions in carbon dioxide emissions associated with fuel efficiency.



The Advanced Technology Vehicles Program (ATVP) is part of the Motor Vehicle Fuel Efficiency Initiative. Under ATVP, currently available and soon-to-be-available advanced vehicles and technologies are being evaluated to determine their impact on fuel efficiency, safety and the environment. Developed and managed (until 2004) by the Departments Road Safety and Motor Vehicle Directorate, ATVP and its management was relocated to Transport Canada's Environmental Affairs Directorate is currently working on expanding and extending the program past its sunset date of March 2006.

Opportunities to meet the environmental challenges through incremental, evolutionary change are rapidly diminishing. We are on the threshold of a technological revolution that will introduce the advanced vehicle technologies needed to meet our environmental challenges head on. New classes of small light vehicles, battery electric, hybrids, fuel cell and alternative low-carbon fuel vehicles are poised for introduction over the next decade.

Good News, Bad News ...

There are more than 21 million licensed drivers and some 23 million cars, trucks and buses registered in Canada. Emission standards for road vehicles in Canada are harmonized with those of the United States and are among the most stringent national emission standards in the world. Emissions of regulated pollutants (hydrocarbons, carbon monoxide, oxides of nitrogen and particulate matter) have been reduced by up to 98% from pre-control days. Parallel programs on fuel efficiency administered by the Directorate have more than doubled the fuel efficiency of light-duty motor vehicles since the early 1970s.

Despite these substantial improvements, road vehicles remain the single largest contributors to domestic air pollution and the single largest consumers of fossil fuels in Canada. They account for about a third of the air pollution problem and a quarter of the GHG emissions in this country, and there is no comfort in recent trends. The use of onroad diesel fuel and on-road gasoline has grown by 74% and 44%, respectively, between 1990 and 2000 due to increases in the size and use of the vehicle fleet. Without some intervention, fuel demand will continue to increase in the future. This situation is not environmentally sustainable, nor is it consistent with the expectations of the public for environmental protection.



Advanced Technology Vehicles

In order to meet the 2002 Climate Change Plan's goal to reduce GHG emissions from vehicles on the road in Canada by 2010, ATVP has focused on advanced vehicles and technologies that can be available in the near term (e.g., new powertrains and engine developments; advanced direct injection gasoline and diesel engines; supercharging/ turbocharging; advanced transmission systems; and low rolling resistance tires and regenerative braking). New construction materials and methods, as well as the use of advanced or low-carbon fuels, are also emerging.

Fuel consumption improvements for advanced powertrains are summarized in Table 5. These improvements are not cumulative in all cases but are intended to give a flavour of the magnitude of the impact of individual technologies. Improvements in fuel consumption of the new car and light-duty truck fleet of 25% to 40% are possible in the next decade using the advanced technologies identified.

Table 5: Summary of Fuel Consumption Improvements for Selected Advanced Technologies

Тишь			
Gasoline Direct Injection	15%	Hybrid Electric Vehicles	20%-30%
Advanced Diesel Engines	40%	Battery Electric Vehicles	75%
Sequential Spark Ignition	10%–15%	Fuel Cell Vehicles	*50%-80%
Variable Valve Timing and Lift	6%-8%	Advanced Transmissions	2%–8%
Cylinder Deactivation	7%–10%.	Supercharging and Turbocharging	5%–10%
Variable Displacement	40%	42V Electrical Architecture	7%
Variable Compression Ratios	30%	Low-Rolling Resistance Tires	3%–5%
Idle Stop	6%-8%	Regenerative Braking	*30%

^{*}Energy Efficiency Improvements



Program Goals

The goal of ATVP is to participate in Transport Canada's efforts to reduce GHG emissions from transportation sources and achieve a sustainable transportation system for Canada that is sustainable. The program is aimed at reducing GHG emissions from on-road vehicles by:

- » evaluating the fuel efficiency, emissions and safety performance of advanced technology vehicles
- » identifying opportunities and market potential for the introduction and use of advanced technology vehicles
- » identifying barriers to the introduction and use of advanced technology vehicles and recommending remedies
- » raising public awareness of advanced technology vehicles and their benefits
- » supporting Transport Canada's environmentl programs

Program Activities

A program of acquisition, inspection, evaluation, testing and showcasing of advanced technology vehicles has been designed and implemented to meet the program goals.

Vehicle Acquisition: ATVP is targeting near-term advanced technology vehicles. The design, development and production of advanced vehicles and technologies from around the world are being monitored by the Directorate to identify and acquire suitable candidates for the program fleet. As of March 2005, the program's fleet numbered 126 advanced vehicles.

Vehicle Inspections

There are 827 separate requirements of the Canada Motor Vehicle Safety Standards and Regulations under the Motor Vehicle Safety Act to which compliance of a passenger vehicle can be determined by visual inspection. Vehicles in the ATVP fleet are being inspected to ascertain their state of compliance with these requirements. The results of these inspections can help identify regulatory barriers to the introduction of advanced technology vehicles in Canada and highlight opportunities to streamline, modernize and modify regulations to facilitate the introduction of advanced technology vehicles in ways that do not compromise the environment or safety.



On-Road Evaluation

Most vehicles in the ATVP fleet undergo an on-road evaluation. The vehicles are driven on public roads through all seasons and driving conditions. This permits an assessment of the vehicle in real-life conditions and a determination of how well the vehicle fits in with other vehicles and traffic on Canadian roads. Evaluations of a broad range of vehicle characteristics and performance parameters are made.

Instrumented Track Testing

Program engineers and technicians put the advanced vehicles through their paces at Transport Canada's Motor Vehicle Test Centre. This is a comprehensive test facility located on a 1,200 acre site in Blainville, Québec, which has the laboratory and track facilities necessary to properly test these vehicles under controlled conditions.

Laboratory Testing

On-road and instrumented track tests are complemented by a series of formal laboratory tests. Chassis dynamometers at Environment Canada are used to measure emissions and fuel consumption. Safety labs at the Transport Canada Test Centre are used to test:

- occupant protection in front, rear and side crash tests
- roof strength
- side door strength
- seat belt anchorage
- defroster performance
- anti-lock brake performance on ice
- brakes (service and parking)
- bumpers
- noise



Showcasing Technology

Public events are a fundamental part of ATVP as a means of raising public awareness of advanced technology vehicles and their benefits. The program reaches the public through a variety of approaches, such as: publishing articles about ATVP and advanced technology vehicles in newspapers, magazines and books; preparing television programs and interviews, as well as live Internet interviews; and preparing vehicle displays at conferences and various public events. As of March 2005, ATVP had participated in some 145 events reaching an estimated audience of over 7 million Canadians. Feedback from the public is used to determine the general level of acceptance, knowledge and interest in the advanced vehicles and in the goals and objectives of the program.

Other ATVP Activities

A number of other activities and initiatives help ATVP to fulfill its goals. These include:

United Nations Economic Commission for Europe, Working Party 29, Working Party on Pollution and Energy (UNECE/WP.29/GRPE): This working party (operating under the United Nations Economic Commission for Europe's Inland Transport Committee) administers a number of agreements, including the 1998 Global Agreement on the Harmonization of Vehicle Technical Regulations. This Agreement, to which Canada is a signatory, is a forum for countries to participate in an effective way in the development of harmonized global technical regulations for on- and off-road vehicles. The Environmental Affairs Directorate participates in the Working Party on Pollution and Energy (GRPE), a subsidiary working party of Working Party 29, where regulations concerning pollution of the environment, noise disturbances, new powertrain technologies and conservation of energy (fuel consumption) are developed. The Directorate also participates on a number of other safety-related working groups. Harmonization of global technical regulations for vehicles is critical for the introduction and use of advanced technology vehicles. The work of Transport Canada, with the various working parties of the UNECE/WP.29, is meant to advance this objective.

Special Studies: In addition to the vehicle evaluations and tests described, a number of special studies are being performed, including: vehicle safety vs. vehicle size/weight; a comparison study of international safety regulations (Japanese, UNECE, U.S., Australian and Canadian); a comparison of international rear barrier crash test requirements; harmonization of global motorcycle braking standards; motorcycle fuel system integrity; and fuel cell vehicle codes and standards.



The Fuel Consumption Program

One of the goals of the Fuel Consumption Program is to promote public awareness of vehicle fuel efficiency. This is done by encouraging the use of standardized fuel consumption labels on each new vehicle, and by publishing the same information in the annual Fuel Consumption Guide booklet. Both methods are designed to assist consumers in making energy-efficient purchase decisions. Another goal is to monitor the average fuel consumption of the Canadian new vehicle fleet. This is done by collecting detailed motor vehicle fuel economy and engine technology data, and by testing selected new model vehicles. The program also encourages improvements in the fuel efficiency of the new vehicle fleet by setting annual company average fuel consumption (CAFC) goals for the motor vehicle industry.

Manufacturers and importers of vehicles strive to meet or improve upon the CAFC goals established under the voluntary program. Addition incentives are also available to encourage the motor vehicle industry to increase the production of vehicles that operate on alternative fuels, for example, natural gas, methanol, propane or electricity.

B. Urban Transportation Programs

The Urban Transportation Programs Division administers two programs that encourage more sustainable transportation in Canada's cities and communities, including through the reduction of GHG emissions. These programs are supporting a wide range of municipal and non-profit partners to test and implement cost-effective transportation strategies. The co-benefits of these programs support other important policy objectives for the transportation system in Canada, such as smog reduction, congestion relief and improved health. The programs are:

- » funding for innovative, community-based sustainable transportation projects, through the **Moving on Sustainable Transportation** (MOST) program
- » funding for integrated urban transportation "showcase" projects that demonstrate, evaluate and promote cost-effective strategies for reducing GHG emissions, through the **Urban Transportation Showcase Program** (UTSP)
- a web-based national Information Network that shares innovative approaches to planning, implementing and measuring the results of sustainable urban transportation initiatives, which is a component of UTSP



Moving on Sustainable Transportation

This program encourages the development and promotion of innovative sustainable transportation strategies by funding community-level projects that demonstrate measurable benefits to Canadians. It works to demonstrate how Canadians can better understand and take action on sustainable transportation issues. MOST supports projects developed by NGOs, community organizations, educational institutions, labour organizations and other non-profit projects supported by businesses or professional associations. The types of projects eligible for MOST funding include: studies and analyses; development of innovative tools or practices; demonstration pilot projects; workshops, strategy sessions or seminars; and education and outreach initiatives that increase awareness of sustainable transportation alternatives. The program covers up to 50% of eligible project expenses up to a maximum contribution of \$100,000 over two years. Applications are accepted twice a year, on June 1 and December 1. In 2004/2005, the Department approved contributions totaling \$855,194 to 20 projects across Canada — for initiatives to expand car-sharing systems, plan for smart growth, make forest industry transportation operations more efficient, and make it safer and more convenient for young people to move around in their communities. More program information is available at: www.tc.gc.ca/most

Community Bicycle Network's BikeShare

The Community Bicycle Network's (CBN) BikeShare offers a fleet of bicycles for its members' use, located at hubs throughout Toronto. Through the contribution of the MOST program, BikeShare has expanded its service and developed new private and public sector partnerships. With a current inventory of 14 BikeShare hubs and 181 bikes in service, BikeShare offers members access to bikes for up to three days — for an annual membership fee of \$25.

BikeShare's fleet of bicycles served over 800 members who traveled an estimated 50,260 kilometers. Using estimates on the amount of emissions saved by cycling instead of driving, the program reduces emissions of a number of substances: 283,333 kilograms of carbon monoxide, 22,667 kilograms of nitrogen oxide, 15,583 kilograms of carbon dioxide and 36,833 kilograms of volatile organic compound emissions that otherwise would have been emitted into Toronto's air.

CBN partners with organizations such as the Toronto Transit Commission (TTC), GO Transit and Moving the Economy to develop "multi-modal" hubs that bring a seamless connection between different modes of sustainable transportation together in one location. BikeShare also partnered with local schools, community groups and community centres to expose parents and children to cycling as a healthy transportation alternative.

As a leader for community bike-lending in Canada, BikeShare is an important source of information about active transportation choices for other municipalities. To date, CBN has been approached by 13 organizations from across North America that are planning their own bike-lending programs.

The Urban Transportation Showcase Program

UTSP aims to reduce GHG emissions from urban transportation through the implementation of showcase demonstrations across Canada, and through the sharing of information on the most successful approaches to encourage replication. The demonstrations are resulting in new bus rapid transit facilities, new cycling and pedestrian infrastructure, commuter options programs, clean propulsion technologies and much more. Implemented in an integrated fashion, these showcases also aim to make sustainable transportation more convenient, improve air quality, make more efficient use of infrastructure, and improve the quality of life in cities and communities across Canada. The program's website links Canadian municipalities and transportation practitioners to urban transportation solutions, and includes a variety of information on showcase project results, additional Canadian case studies, an image bank and links to other information sources, as well as listing award winners.

In 2004, showcase demonstrations in five city regions (Halifax, Waterloo, Greater Toronto Area and Hamilton, Vancouver and Whitehorse) were launched.

In Halifax, the city is building two bus rapid transit corridors that connect the downtown, with its 25,000 workers, to surrounding communities and to commercial and institutional destinations along these routes. Buses in the corridors will run about every five minutes in peak periods, and

will operate with only limited stops to minimize travel times. Transit priority measures, including exclusive lanes, queue jumps and special traffic signal timing at congested intersections, will reduce delay for buses travelling in mixed traffic and help to keep the buses on schedule. New station facilities will make passenger transfers comfortable and convenient. In both corridors, stations will offer real-time bus arrival information based on Halifax's existing automatic vehicle location system. Stations would also permit the innovative integration of specialized transit services for persons with disabilities.



Photo Credit: Lana Langley, Halifax Regional Municipality





In the Greater Toronto Area and Hamilton showcase, a public-private partnership, called the Smart Commute Initiative is being developed to manage the demand for transportation. A regional umbrella organization and a network of local organizations will develop innovative strategies to create more travel choices, offer incentives for shared forms of travel and reduce the dependency on single-occupant vehicle travel. Services will include: ridematching for carpooling and emergency rides home, employer vanpools, and a regional marketing and education campaign.

In the **Region of Waterloo**, a high-quality express bus service is being established to attract new transit riders. The express service will connect four downtowns, major university facilities, as well as office complexes, major hospitals and regional shopping centres, with longer bus stop spacing than local routes. To create an express service without building a separate transitway, the region will equip the buses with Global Positioning Systems and put in place transit priority measures at traffic signals. The buses will be equipped with bike racks and improvements will be made to the existing pedestrian and cycling infrastructure to make the link between walking, biking and transit easier and more convenient for passengers. As well, the region is developing customer service improvements such as a web-based trip planner, and a concentrated marketing and outreach plan to encourage increased ridership.

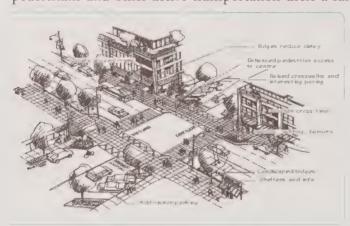
The City of Whitehorse is improving reducing two four-lane roads to two lanes with a centre left-turn lane, and sheltered pedestrian crossings are being added. As well, three major multi-use trails between downtown and residential areas are being improved with new connections and river crossings, lighting and stairs at steep grades. The city is adding trees, lighting, benches, bicycle racks, transit shelters and transit information to enhance walkability and transit use in the downtown area. Finally, a roundabout is being installed at a major intersection to reduce vehicle speeds and improve safety





for all road users. The city is also developing a marketing and outreach plan, including antiidling campaigns and a commuter challenge, as well as transportation demand management initiatives such as a carpool matching system, a bicycle fleet for downtown, and a personalized trip planning portfolio campaign, tracking participants' travel habits and offering them customized information on travel options.

In **Greater Vancouver**, Translink (the Greater Vancouver Regional Transportation Authority) is implementing six strategies to improve the way people move around. One of the six elements involves a redesigned Main Street program — to reduce bus delay, shorten pedestrian crossing times, improve pedestrian safety and improve the vitality of the streetscape. Another is the development of the Central Valley Greenway — a 22-kilometre route that will become the spine of the region's cycling network by connecting many destinations and giving cyclists, pedestrians and other active transportation users a safer and more comfortable alternative to



Sketch Credit: Frank Ducote

shared facilities on roads. The Greenway will let users bypass half of the roadway intersections along its length, and bicycle priority measures will be implemented at other traffic signals. The region will also retrofit two buses with hybrid engines and put them into full-time revenue service to demonstrate their viability and reliability.



Transit Villages are planned for four locations, with measures such as traffic calming, lighting, pedestrian crossings, transit shelters and bike lockers (in the short term), new bike routes, transit services and bylaw changes (in the mid term), and land use plan amendments and planning for major capital expenses (in the long term). And, finally, the Goods Movement Efficiency Strategy is a study to develop new models and policies to make freight activity more efficient by identifying a range of initiatives to reduce GHG emissions from freight, such as new technologies, infrastructure, logistical measures, incentives and road priority measures.



Information Network

Throughout 2004, UTSP's Information Network had 12 learning events that focused on international and Canadian sustainable urban transportation case studies, active transportation, transportation demand management, transit and related topics. A total of 877 members of the program target group attended these sessions. Two awards programs were supported — the Transportation Association of Canada's Sustainable Urban Transportation Award and the Federation of Canadian Municipalities' Sustainable Transportation Award. The recipients were the Regional Municipality of Waterloo for its "You can clear the air" Grade 3 Curriculum Supplement and Translink for their U-Pass Program, respectively. Twenty-five sustainable urban transportation case studies were developed and posted on the program website. More program information is available at: www.tc.gc.ca/utsp



C. Freight Environmental Initiatives

The Freight Environmental Initiatives Division administers freight transportation programs in order to reduce the growth of greenhouse gas emissions in the freight transportation sector. The programs are designed to develop partnerships with freight transportation associations and companies to improve their energy efficiency and competitiveness through innovative operating practices and technology commercialization. The programs also offer important co-benefits for other transportation objectives such as clean air and safety. Highlights of the Division's responsibilities and work over 2004/2005 are presented below.

Funding for Demonstrations and Technology Incentives

The Freight Sustainability Demonstration Program supports the demonstration and evaluation of tools, technologies and best practices that can help companies in the freight transportation sector reduce their fuel consumption and GHG emissions. The program puts new and underutilized tools and technologies, as well as new operational practices, to the test in realworld situations to demonstrate and evaluate their fuel-saving potential. To date, the program has approved the funding of 30 projects over six funding rounds for a total of approximately \$3 million. The selection of projects under Round 7, now underway, is planned for completion by September 2005. Highlights of a few of the projects funded in 2004/2005 are set out in the sidebar, while information on all the funded projects is available at: http://www.tc.gc.ca/ programs/environment/freight/FETI/FSDP/Reports/menu.html

The Freight Incentives Program provides funding to encourage companies in the rail, air and marine freight transportation industry to purchase and install technologies that cost effectively

reduce GHG emissions. The program gives companies the chance to make their fleet more energy efficient without having to shoulder the entire expense and risk of the technology investment. To date, the program has approved the funding of three projects over one funding round for a total of approximately \$1 million. The selection of projects under Round 2 is progressing and should be finalized by September 2005.





Marine Shore Power Pilot Project: This project was designed to demonstrate and evaluate the cost effectiveness of shore power as an alternative to ship idling while in Canadian ports. Shore power has been identified as a promising method to reduce the growth of GHGs and other pollutants in the marine sector. Transport Canada is taking the lead in a Marine Shore Power Feasibility Study to determine suitable locations for marine shore power in Canada. Subject to the findings of the study, up to three marine shore power pilots will be funded through a competitive process. The maximum contribution for each pilot is up to \$1 million over a two-

year period. Selection of locations for pilot projects will be through a competitive process, and based on a facility's activities, potential for GHG reductions, and potential to operate marine shore power cost effectively. The study, identifying a short list of 10 to 15 suitable locations for marine shore pilot projects, was completed this summer. Following the public release of the study, members of the Environmental Initiatives group will conduct information sessions across Canada to present the results of the study and encourage eligible port facility operators to submit proposals.



Joint Industry/Government Capacity-Building and Awareness Initiatives

To date, through the Freight Efficiency and Technology Initiative, the Department organized and co-funded five major modal conferences or workshops to promote fuel-efficient practices in all modes. The **Charting the Course: Marine Fuel Efficiency and Emissions Conference** was held in January 2005, in Toronto, and presented information on the latest technology solutions for reducing fuel use and emissions in Canada's marine industry, as well as on practical industry experiences and actions that have saved fuel in the marine industry, and an overview of national and international legislation and policies concerning emission reductions in the marine sector. Over 86 participants from industry and government attended, and evaluation results showed that participants found the conference valuable.



Rail Power Hybrid Switching Locomotive Technology

IDC Distribution Services Ltd. of Vancouver, BC, has been selected for funding of \$370,000 for the purchase of a Railpower Hybrid Switching Locomotive — Green Kid. The Green Kid locomotive will be used as a switching locomotive to transfer railcars between the common user storage tracks owned by the Fraser River Port Authority and the ramp tracks located on the facility. IDC Distribution Services Ltd. has estimated that the use of a Green Kid will reduce fuel consumption by as much as 57% when compared with a traditional locomotive.







Freight Sustainability Demonstration Program — A Sampling of Funded Projects

Kelsan Technologies Corp. received almost \$225,000 for its Top of Rail Friction Control project, which saw the company demonstrate its patented friction modifier technology on two BC Rail freight locomotives. Twenty test runs were completed; 10 runs without the system spraying and ten runs with the system spraying, on a loaded 45 sulphur car test train travelling on the BC Rail system between Chetwynd and Prince George. Results indicate



that reductions in fuel consumption and GHG emissions are achievable (with a potential annual reduction in emissions of 2.1% to 3.0% of

total freight railroad emissions).

Hudson's Bay Company has been selected for funding of just over \$28,000 to demonstrate the potential of biodiesel (B20 — 20% biodiesel and 80% regular diesel) in 12 dedicated transport trucks over a one-year period. In partnership with Energy Advantage, Volvo Canada, Topia Energy and Canada Clean Fuels, dedicated Volvo trucks will be monitored to determine the impact of biodiesel on emissions, fuel efficiency, vehicle performance and maintenance, and will explore the feasibility of generating GHG, nitrogen oxide and sulphur dioxide emission credits.





Air Transat has been selected for funding of \$200,000 to demonstrate the potential for reduction of fuel consumption, GHG emissions and noise abatement for the entire aircraft fleet (four Airbus-330, five Airbus-310 and five Lockheed 1011-500) through the implementation of a series of fuel-saving measures. The measures include, among others, flight procedures, aircraft operating weight and payload data, load planning, minimum fuel-track planning and cost indexing. The overall target is to reduce the annual fuel consumption by 3% to 8%.

Voluntary Performance Agreements

An agreement between the Government of Canada and the Air Transport Association of Canada (ATAC) to reduce the growth of GHG emissions in Canada's aviation sector was signed by Minister J.C. Lapierre and Cliff Makay of ATAC on June 29, 2005. The first of its kind in the aviation sector in Canada and in the world, the voluntary agreement will reduce emissions both domestically and internationally. Negotiation of a Memorandum of Understanding with the rail industries is well advanced; discussions continue with the Railway Association of Canada. A study to identify and establish emissions reduction targets was completed in the summer.

Government/Industry Voluntary GHG Reduction Agreements



Under this component, voluntary performance agreements will be established between the federal government and industry associations within each mode — rail, marine, aviation and trucking — to outline concrete initiatives for reducing GHG emissions. Agreements will include an emission reduction target and an action plan to achieve that target.

Industry Awareness Program

The objective of this program is to conduct an awareness program with shippers and freight forwarders to enhance their understanding of the environmental impacts of their transportation decisions and improve uptake of fuel-efficient transportation alternatives available to them — all with the aim of reducing GHG emissions.

The program will look to developing material to increase freight system user awareness of sustainable alternatives for the transportation of goods. A key challenge will be to ensure that the products developed relate to efficiency improvements and business cost benefit. A concept paper for the shippers' awareness program has been developed and consultation with government and key industry partners is a priority for 2005.





2004/2005 — Major Progress on Many Fronts

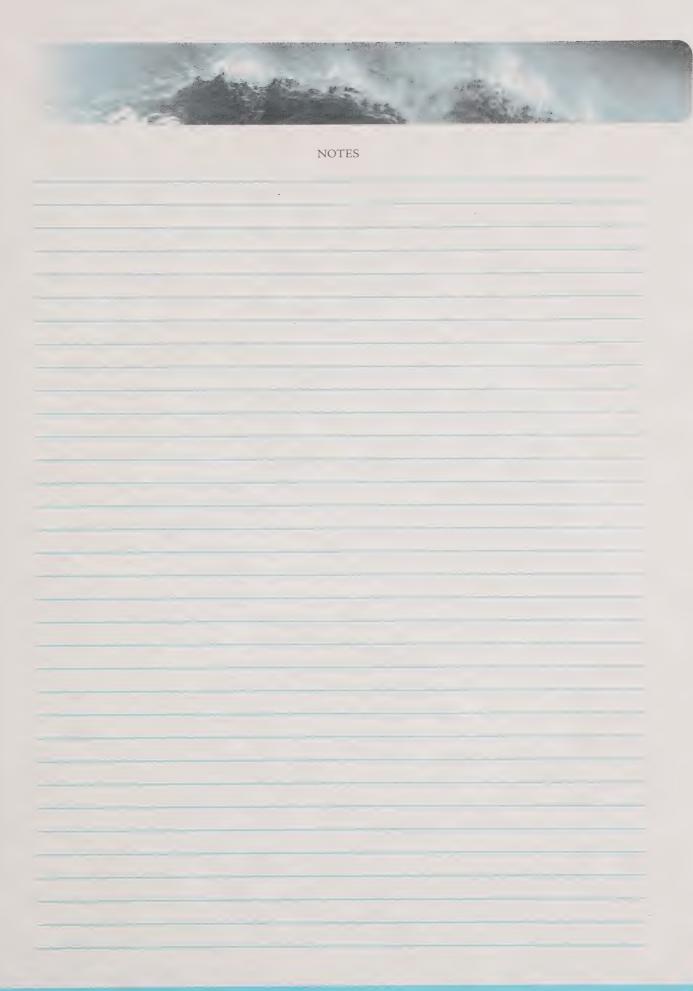
This report has outlined the work of the Environmental Affairs Directorate and Transport Canada's regional offices. Standing back from the individual accomplishments, a look back over the year's activities demonstrates that:

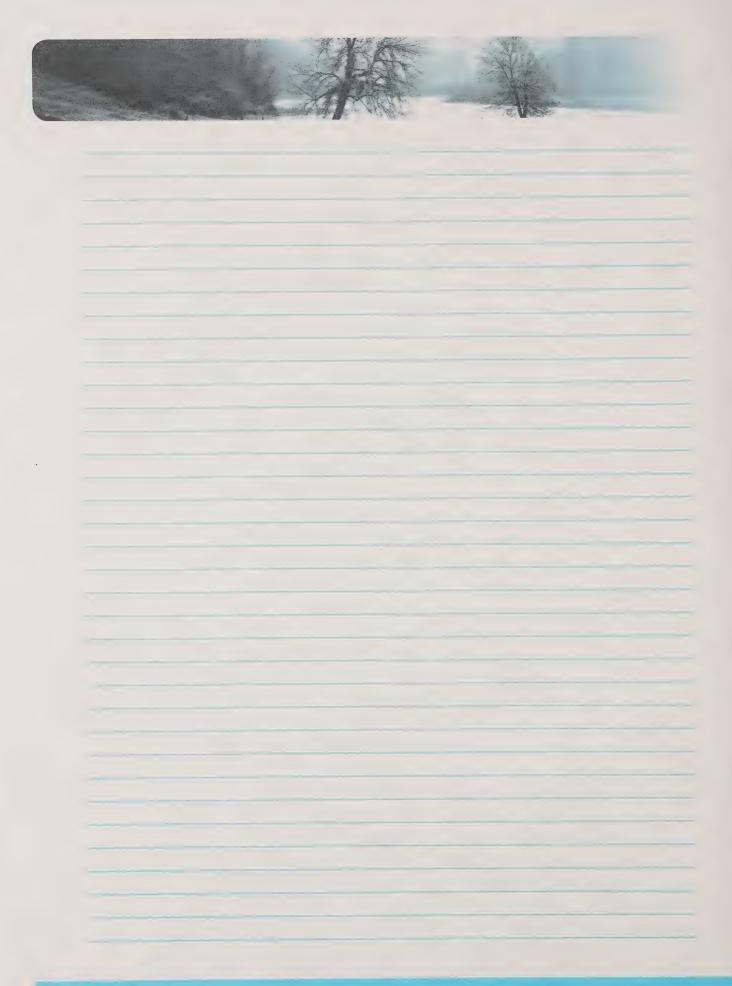
- Partnerships and collaborative work have been increasing in 2004/2005, many, if not most, projects called on the Directorate and the Regions to collaborate with other Directorates in the Department, with other federal departments and agencies, as well as with counterparts in provincial and territorial governments, the private and voluntary sector, and international organizations.
- » The federal government focus on climate change has been the driver for many of the Directorate's efforts, and will likely continue to be so, as Transport Canada continues to work to play its part in reducing greenhouse gas and other harmful emissions.
- » Increasing stakeholder and public awareness on a number of fronts has become an increasingly important aspect of the Directorate's work — a public that is more educated about the issues and factors that contribute to climate change requires more sophisticated information. The Directorate will continue its information, communication and consultation work with the public.
- » Funding of innovative projects and programs that tap into the expertise of the private sector has been an important tool one that will further solutions to environmental challenges. At the same time, the Directorate continues to develop its in-house expertise so that it can continue to provide expert advice to the Department, other federal departments and agencies, and to international initiatives.

The coming year will present new challenges and opportunities. Preparations will begin to develop a new Sustainable Development Strategy and the Environmental Affairs Directorate will want to ensure continual improvement by looking for new and innovative ways to integrate environmental, economic and social considerations into decision-making. This report has documented numerous achievements and, looking forward, we hope to build on these to bring about a more sustainable future.

List of Acronyms

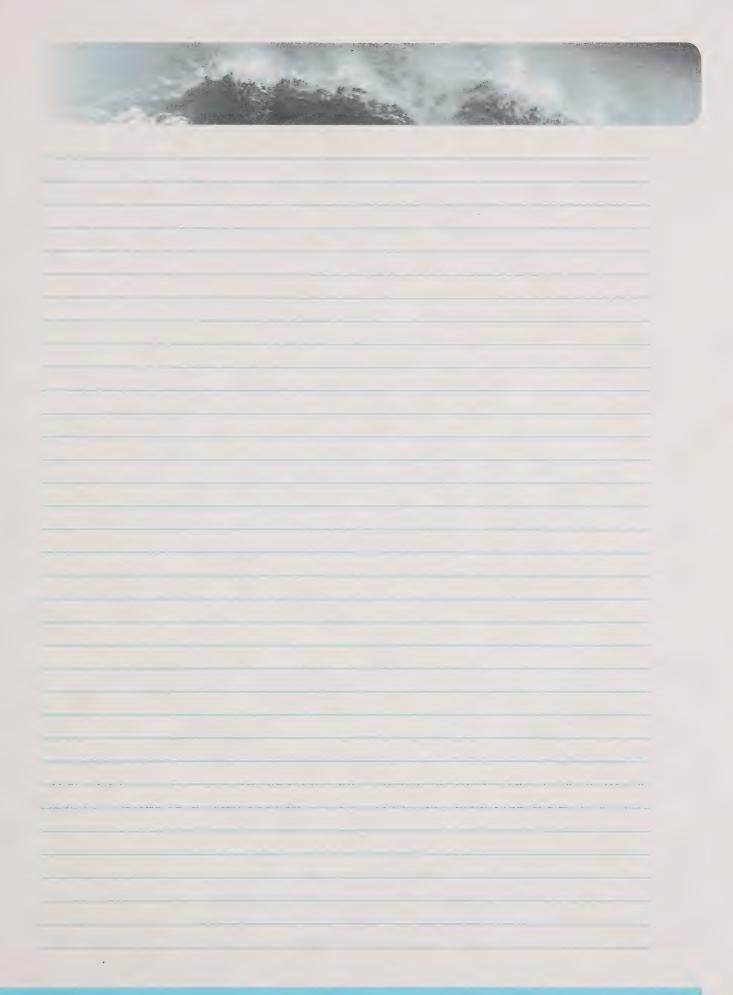
ADMS —	Airport De-Icer	MOST —	Moving on Sustainable
	Management System		Transportation
ATAC —	Air Transport Association	MOU—	Memorandum of Understanding
	of Canada	Mt —	megatonne
ASD —	Aircraft Services Directorate	NAS—	National Airports System
ATVP —	Advanced Vehicle	NASA —	National Aeronautics and
	Technology Program		Space Administration
CAEP —	Committee on Aviation	NCR —	National Capital Region
O. I.D.	Environmental	NCS —	National Classification System
	Protection	NGOs —	non-governmental organizations
CCME —	Canadian Council of Ministers	NRC —	National Research Council
COME	of the Environment	NRCan —	Natural Resources Canada
COE —	Center of Excellence	NRI—	natural resource inventory
	Canadian Environmental	NRTEE —	National Round Table on the
CLITI	Assessment Act		Environment and the Economy
CEPA 1999	— Canadian Environmental	NWPA —	Navigable Waters Protection Act
CLIII 1)))	Protection Act, 1999	ODR —	odometer readings
CESD —	Commissioner of the Environment	ORNL —	Oak Ridge National Laboratory
CLOD	and Sustainable Development		— Partnership for Air
CSA —	Canadian Standards Association		Transportation Noise and
EA	Environmental Assessment		Emissions Reduction
	Environmental	PCBs —	polychlorinated biphenyls
21110	Management System	ppm —	parts per million
FAA —	Federal Aviation Administration	QAP —	Quality Assurance Program
	-Federal Contaminated Sites	SARA —	Species at Risk Act
1 0011111	Accelerated Action Plan	SEA —	Strategic Environmental
FHIO —	Federal House in Order		Assessment
GGO —	Greening Government Operations	SERTS —	Site Environmental Remediation
			Tracking System
GTA—	Greater Toronto Area	SMART —	-Species Management
	— Greater Toronto Area		and Research Tool
GIII OIIO	Clean Air Council	TTC —	Toronto Transit Commission
IATA—	International Air Transport	TTCC —	Transportation Table on
111111	Association		Climate Change
ICAO —	International Civil	UNECE -	-United Nations Economic
10/10	Aviation Organization		Commission for Europe
ISO —	International Organization	US —	United States
	for Standardization	UTSP —	Urban Transportation
LNG —	liquefied natural gas		Showcase Program
21.10	inquestou suutusus guo	WP —	Working Party

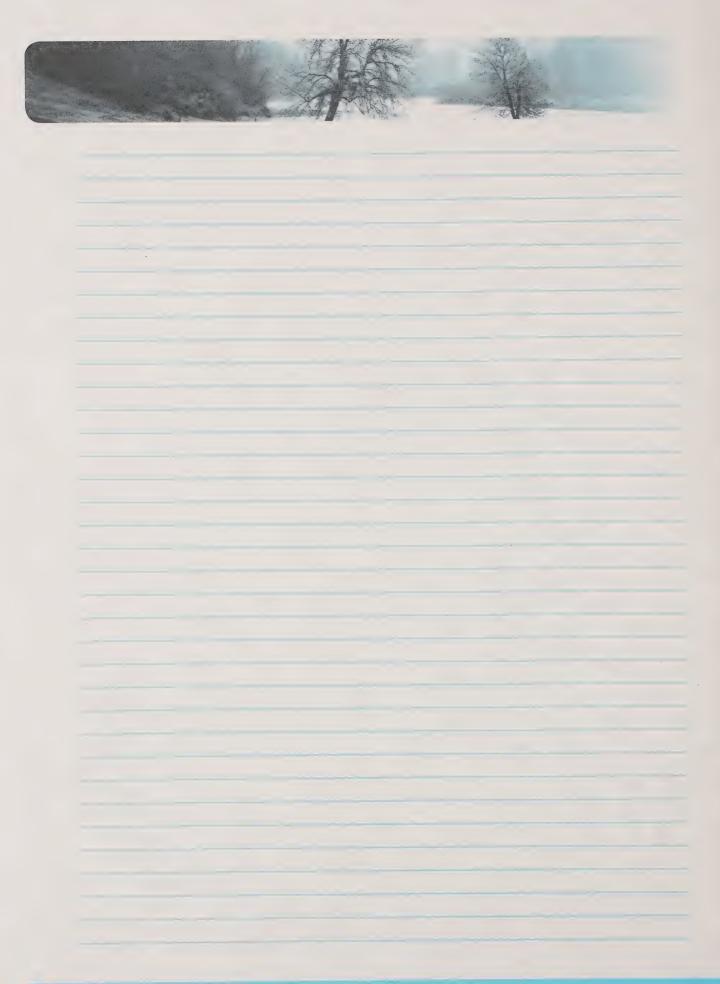


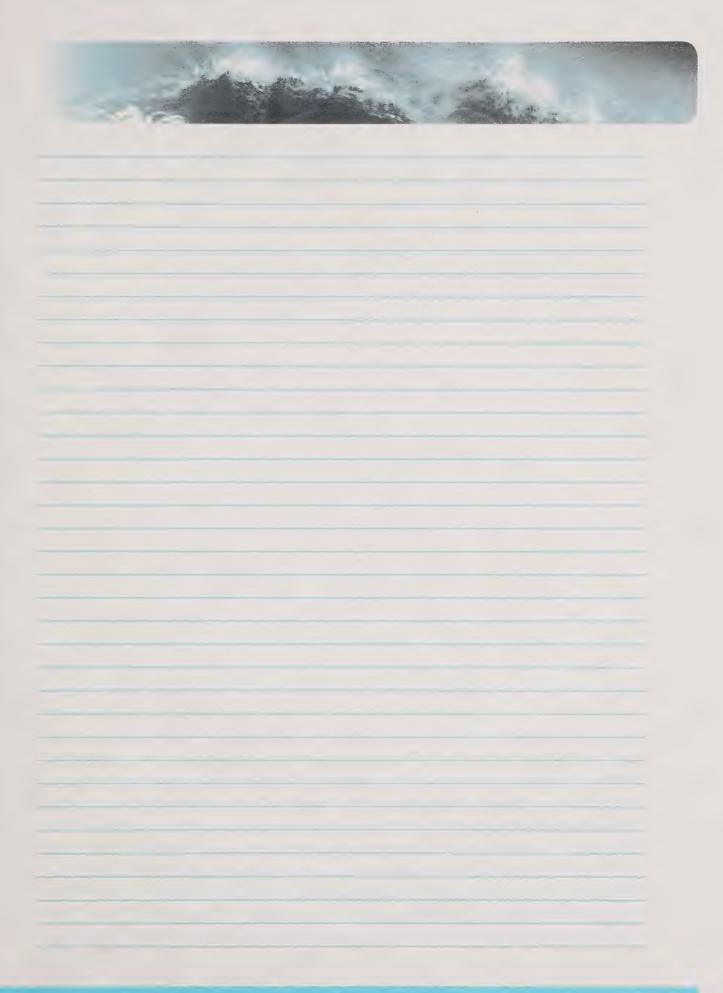


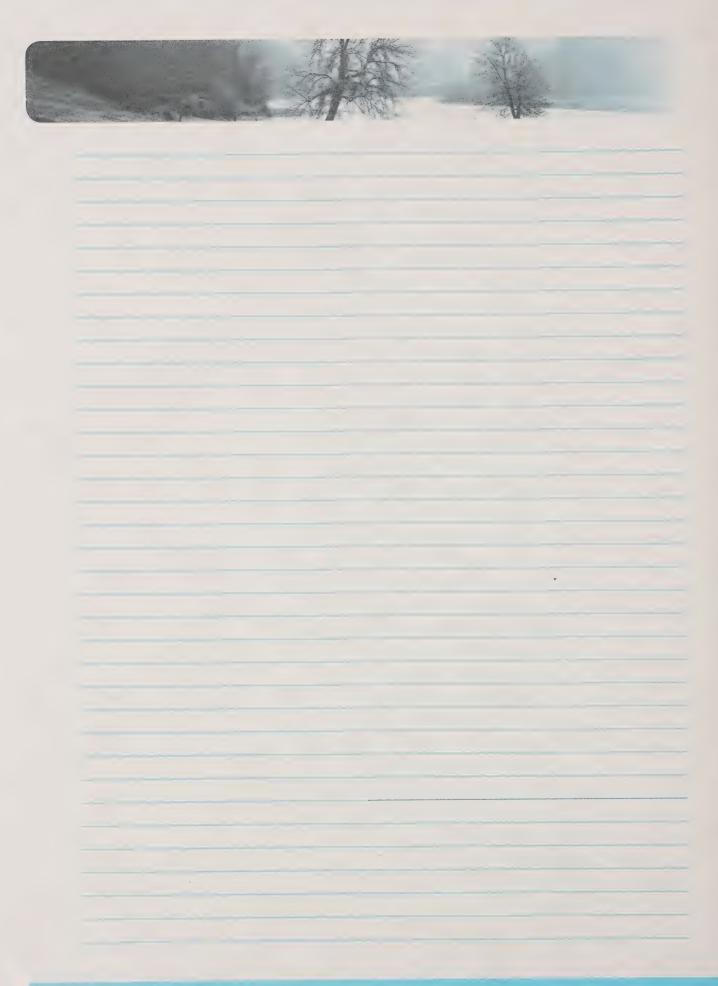


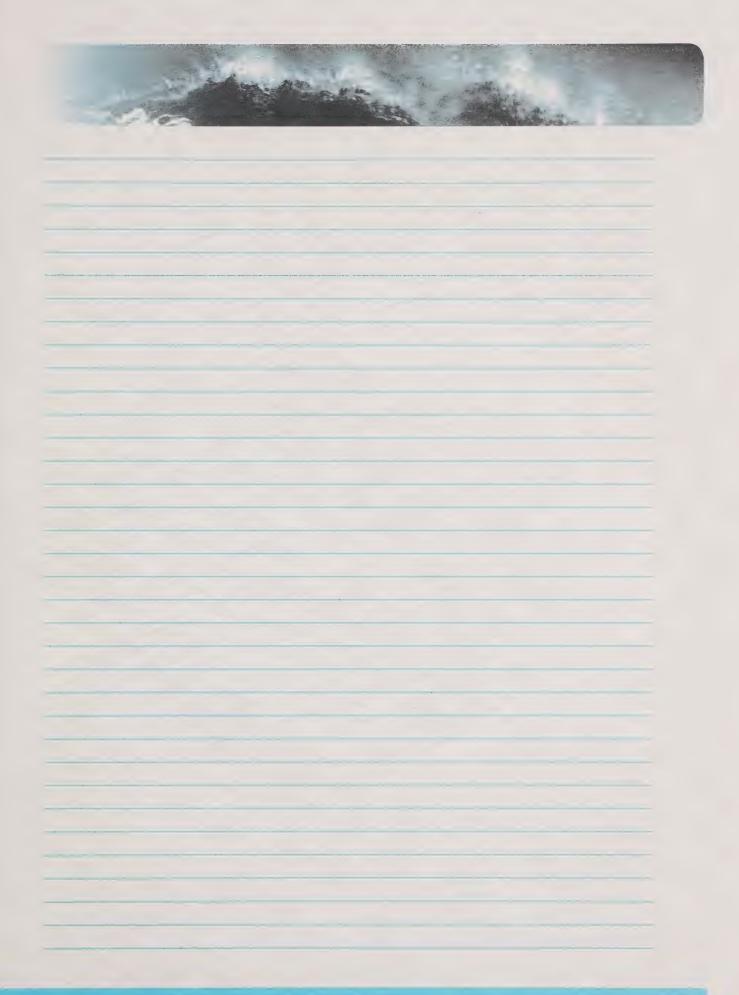


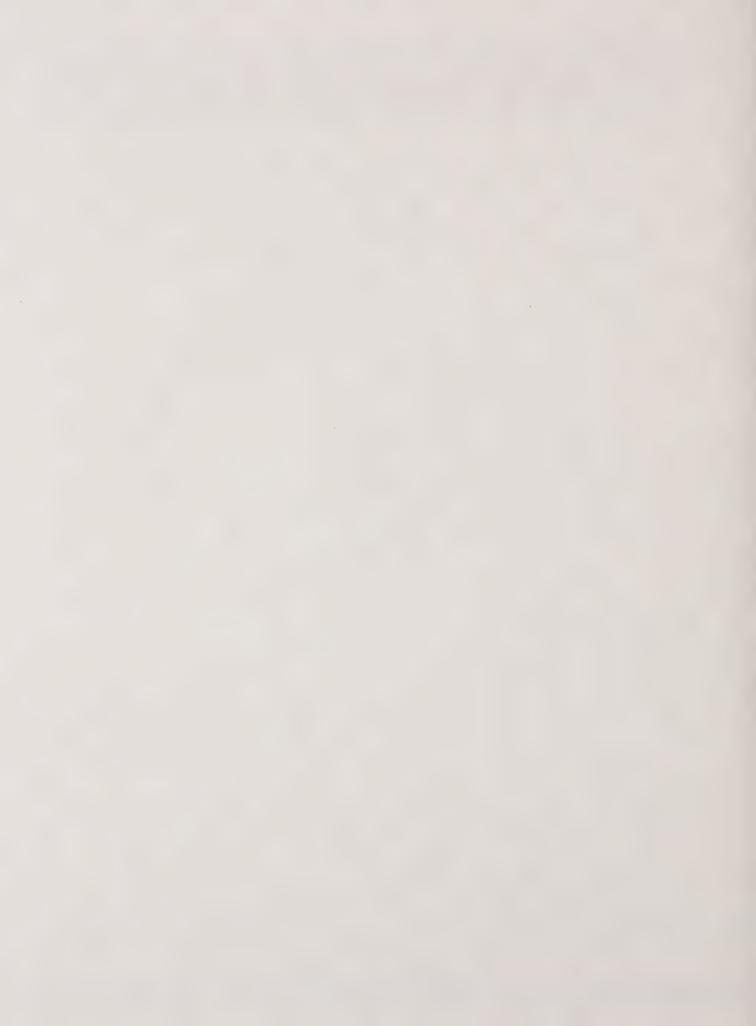


















anhinatina mamagnina	666 <u>Į</u>
or restriction of the state of	protection de l'environnement,
TTCC — Table du transport sur le	LCPE 1999 — Loi canadienne sur la
TTC — Commission des transports de Toronco	environnementale
	LCEE — Loi canadienne sur l'évaluation
l'environnement et l'économie	noirealisation
TRNEE — Table ronde nationale sur	or Organisation internationale de
SRTD — Sur la route du transport durable	IRM — Inventaire des ressources naturelles
SNC — Système national de classification	l'exemple
des espèces	IFPPE — Initiative fédérale Prêcher par
SMART — Outil de gestion et de recherche	international
de dégivrage aux aéroports	IATA — Association du transport aérien
SGLDA — Système de gestion des liquides	GT — Groupe de travail
decontamination des sites	GNL — Gaz naturel liquéfié
SERTS — Système de suivi des travaux de	GES — Gaz à effet de serre
ROD — Relevés d'odomètre	(Etats-Unis)
RNCan — Ressources naturelles Canada	FAA — Federal Aviation Administration
RNA — Réseau national d'aéroports	gouvernementales
RGT — Région du Grand Toronto	EOG — Écologisation des opérations
RCM — Région de la capitale nationale	environnementale
ernioq əb səigolondəət	EMS — Système de gestion
YVTP — Programme de véhicules à	stratégique
ppm — taux de défaut par million	EES — Évaluation environnementale
PE — Protocole d'entente	EE — Évaluation environnementale
transport urbain	ÉU.— États-Unis
PDTU — Programme de démonstrations en	DGSA— Direction des services des aéronefs
attribuables au transport aérien	noissilsmon
du bruit et des émissions	CSA — Association canadienne de
PARTNER — Partenariat pour la réduction	Canada
èrilaup	CNRC — Conseil national de recherches du
PAQ — Programme d'assurance de la	des Nations Unies pour l'Europe
contaminės fédéraux	CEE (OVU) — Commission économique
PAASCF — Plan d'action accéléré des sites	et au développement durable
(États-Unis)	CEDD — Commissaire à l'environnement
ORUL — Qak Ridge National Laboratory	CE — Centre d'excellence
gouvernementales	de l'environnement
non anoistaint — DNO	CCME — Conseil canadien des ministres
internationale	otnoroT bnsrJ ub noigèA
OACI — Organisation de l'aviation civile	CAP-RGT — Conseil de l'air pur de la
Administration (Etats-Unis)	l'environnement en aviation
NASA — National Aeronautics and Space	CAEP — Comité de la protection de
Mt — mégatonne	BPC — Biphényles polychlorés
səlfaşiran	Canada
LPEN — Loi sur la protection des eaux	ub nəiriən transport aérien du
LEP—Loi sur les espèces en péril	,
	table des del olly liles

2004-2005 — D'importants progrès sur divers fronts

Le présent rapport a souligné les travaux d'Affaires environnementales et des bureaux régionaux de Transports Canada. Abstraction faite des réalisations ponctuelles, un coup d'œil général sur les activités de l'année révèle les progrès suivants :

Des partenariats et le travail en collaboration ont augmenté – en 2004-2005, de nombreux projets, voire la plupart, ont fait appel à la direction et aux régions pour collaborer avec d'autres directions du Ministère, d'autres ministères et organismes fédéraux, ainsi qu'avec leurs homologues des gouvernements provinciaux et territoriaux, du secteur privé et volontaire, et des organisations internationales.

Daccent du gouvernement fédéral sur le changement climatique a été l'élément moteur d'une bonne partie des efforts de la direction, et continuera sans doute de l'être, à mesure que Transports Canada s'attache à jouer le rôle qui lui revient pour la réduction des gaz à effet de serre et d'autres émissions nocives.

Une sensibilisation accrue des intervenants et du public sur un certain nombre de fronts est devenue un aspect de plus en plus important des travaux de la direction – un public plus éclairé sur les enjeux et les facteurs qui contribuent au changement climatique exigent des informations plus techniques. La direction poursuivra ses activités d'information, de communication et de consultation auprès du public.

Le financement de projets et de programmes novateurs qui misent sur l'expertise du secteur privé s'est avéré un outil important – un outil tout désigné pour peaufiner les solutions aux problèmes environnementaux. La direction s'attache par ailleurs à perfectionner son savoir-faire interne afin de pouvoir continuer à offrir des conseils d'experts au Ministère, à d'autres ministères et organismes fédéraux ainsi qu'aux initiatives internationales.

L'année à venir présentera de nouveaux défis et de nouvelles occasions à saisir. Les préparatifs s'amorceront pour l'élaboration d'une nouvelle stratégie de développement durable et Affaires environnementales voudra veiller à une amélioration continue en cherchant des moyens novateurs d'intégrer les critères environnementaux économiques et sociaux aux processus décisionnels. Le présent rapport a permis de documenter de nombreuses réalisations. Il s'agit maintenant de consolider les acquis pour l'avènement d'un lendemain plus durable.

Ententes volontaires de réduction des GES entre le gouvernement et l'industrie

fédéral et les associations industrielles de chacun des modes – ferroviaire, maritime, aérien et Dans le cadre de ce volet, des ententes volontaires de rendement seront établis entre le gouvernement



de cette cible. et un plan d'action pour l'atteinte cible pour la réduction des émissions Ces accords comprendront une réduction des émissions de GES. initiatives concrètes pour routier - afin de déterminer les

Programme de sensibilisation de l'industrie

émissions des GES. éconergétique, le tout en vue de réduire les sont offertes pour un rendement plus adopter les solutions de rechange qui leur en matière de transport et de les inciter à effets environnementaux de leurs décisions afin de mieux leur faire comprendre les expéditeurs et groupeurs de marchandises un programme de sensibilisation auprès des L'objectif du programme consiste à mener



une priorité pour 2005. consultations auprès des principaux partenaires du gouvernement et de l'industrie constituent a élaboré un document conceptuel sur le programme de sensibilisation des expéditeurs et les proportionnels aux améliorations sur le plan de l'efficacité et aux retombées commerciales. On le domaine. L'un des défis majeurs consistera à veiller à ce que les produits élaborés soient du réseau de transport des marchandises à propos des solutions de rechange durables dans Le programme cherchera à préparer le matériel nécessaire pour mieux sensibiliser les usagers

Ententes volontaires de rendement

de réduction des émissions a été mise au point cet été. l'Association des chemins de fer du Canada. Une étude en vue d'identifier et d'établir les cibles industries ferroviaires est sur le point d'aboutir, alors que les pourparlers se poursuivent avec tant à l'échelle nationale qu'internationale. La négociation d'un protocole d'entente avec les une première pour le secteur aérien du Canada et du monde, et aidera à réduire les émissions en vue de réduire les émissions de GES dans le secteur aérien canadien. Cette entente constitue (ATAC) a été signée par le ministre J.C. Lapierre et M. Cliff Makay de l'ATAC le 29 juin 2005 Une entente entre le gouvernement du Canada et l'Association du transport aérien du Canada

Projet d'alimentation externe pour le transport maritime: Ce projet a été conçu pour démontrer et évaluer la rentabilité de l'alimentation externe comme solution de rechange aux navires fonctionnant au ralenti lorsqu'ils sont ancrés dans les ports canadiens. L'alimentation externe a été reconnue comme une méthode prometteuse pour réduire l'augmentation des GES externe a été reconnue comme une méthode prometteuse pour réduire l'augmentation des GES et d'autres polluants dans le secteur maritime. Transports Canada a pris la direction de l'étude et d'autres polluants dans le secteur maritime. Transports Canada a pris la direction de l'étude



de faisabilité de l'alimentation externe pour le transport maritime afin d'identifier des emplacements convenables pour cette alimentation externe au Canada. En fonction des constatations de l'étude, on financera jusqu'à concurrence de trois projets pilotes d'alimentation externe par voie de concours. La contribution maximale pour chaque projet pilote est de 1 million de dollars sur une période de deux ans. La sélection des emplacements pour les projets pilotes se feta par voie de concours et en fonction des activités des installations, des possibilités de téduction des activités des bossibilités d'exploiter de réduction des GES, et des possibilités d'exploiter

cette alimentation externe de manière rentable. L'étude, qui réduira les emplacements candidats à une dizaine ou à une quinzaine d'emplacements convenables pour les projets pilotes en question, a conclu cet été. Après sa diffusion publique, les membres du groupe des initiatives environnementales organiseront des séances d'information partout au Canada pour présenter les résultats de l'étude et encoutager les exploitants des installations portuaires admissibles à présenter des propositions.

Initiative conjointe de l'industrie et des gouvernements pour la sensibilisation et le renforcement des capacités

A la rédaction, par le biais de l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises, le Ministère a organisé et cofinancé cinq importantes conférences ou ateliers modaux pour la promotion de pratiques éconergétiques dans tous les modes. L'atelier **Tracer la voie : conférence sur l'efficacité énergétique et les émissions du secteur maritime** a eu lieu a Toronto en janvier 2005. On y présentait de l'information sur les toutes dernières solutions echnologiques pour la réduction de la consommation de carburant et des émissions dans l'industrie maritime canadienne, ainsi que sur les expériences pratiques acquises par l'industrie et les mesures prises par celle-ci pour économiser du carburant dans l'industrie maritime, et un aperçu des lois et politiques nationales et internationales en ce qui a trait à la réduction des ont assisté, les résultats de l'évaluation finale ayant déterminé que les participants avaient trouvé ont assisté, les résultats de l'évaluation finale ayant déterminé que les participants avaient trouvé la conférence extrêmement utile.

narchandit et sprojets financès nM' – eseibandoram Programme de démonstration de transport durable des

réductions dans la consommation de carbutant et d'émissions de GES (avec une réduction BC Rail entre Chetwynd et Prince George. Les résultats indiquent que l'on peut atteindre des le système de vaporisation, sur un train d'essai de 45 wagons chargés de soufre sur le réseau de Vingt parcours testés ont été effectués; 10 parcours sans le système de vaporisation et 10 avec modification de la friction sur deux locomotives de trains de marchandises de la BC Rail. triction sur les rails, qui a permis à la compagnie de démontrer sa technologie brevetée de Kelsan Technologies Corp. a reçu environ 225 000 \$ pour son projet de contrôle de la



marchandises). attribuables au transport ferroviaire des MRM émissions sur le total des émissions possible annuelle de 2,1 % à 3 % des



de crédits d'émissions de GES, d'oxyde d'azote et de dioxyde de cadre de ce projet on examinera aussi la possibilité d'obtention énergétique, la performance et l'entretien des véhicules. Dans le déterminer l'incidence du biodiesel sur les émissions, l'efficacité Clean Fuels, elle surveillera des camions Volvo spécialisés pour avec Energy Advantage, Volvo Canada, Topia Energy et Canada 12 camions de transport spécialisés pendant un an. En association 20 % de biodiesel et de 80 % de carburant diesel ordinaire) dans avantages de l'utilisation de biodiesel (mélange B20, composé de un peu plus de 28 000 \$ afin de faire la démonstration des La Compagnie de la Baie d'Hudson a été choisie pour recevoir

les possibilités de réduction de la consommation de carburant, des émissions de GES et La société Air Transat a été sélectionnée pour le financement de 200 000 \$ afin de démontrer

annuelle de carburant de 3 % afin d'atteindre 8 %. coûts. La cible globale consiste à réduire la consommation combustible minimal requis et l'indexation en fonction des aéronets, la planification de la charge, la planification du procédures en vol, les données sur le poids et la charge des le carburant. Ces mesures comprennent entre autres les mise en œuvre d'une série de mesures visant à économiser 330, cinq Airbus-310 et cinq Lockheed 1011-500) par la du bruit pour toute la flotte des aéronefs (quatre Airbus-



Technologie de locomotive de mananuve byidele

IDC Distribution Services Ltd., de Vancouver, recevra 370 000 \$ pour l'achat d'une locomotive de manœuvre hybride, appelée Green Kid. Cette locomotive de manœuvre servira au transfert des wagons entre les voies de garage d'usage commun qui appartiennent à l'administration portuaire du fleuve Fraser les voies d'accès situées sur l'installation. IDC Distribution Services Ltd. estime qu'en utilisant une locomotive Green Kid plutôt qu'une locomotive traditionnelle, elle pourrait diminuer jusqu'à 50 % sa consommation de carburant.







matière d'environnement C. Initiatives des transports de marchandises en

travaux de la division au cours de l'exercice 2004-2005. l'air pur et la sécurité. On trouvera ci-dessous quelques faits saillants des responsabilités et des Le programme offre également d'importants avantages pour d'autres objectifs de transport tels au moyen de pratiques d'exploitation novatrices et de la commercialisation des technologies. transports des marchandises afin d'améliorer leur rendement éconergétique et leur compétitivité sont conçus pour tisser des partenariats avec des associations et entreprises consacrées aux émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport des marchandises. Les programmes administre les programmes de transport de marchandises afin d'éviter la multiplication des La Division des initiatives des transports des marchandises en matière d'environnement

Financement des incitatifs pour les démonstrations et la technologie

tc.gc.ca/programs/environnement/freight/FETI/FSDP/Reports/menu.htm contre, et on trouvera des renseignements sur tous les projets financés sur le site : http ://www. Les faits saillants de certains des projets financés en 2004-2005 sont indiqués dans l'encadré cidollars. La sélection de projets du cycle 7 est en cours, et devrait s'achever d'ici septembre 2005. le financement de 30 projets sur six cycles de financement pour un total d'environ 3 millions de et d'évaluer les possibilités d'économie de carburant. Pour l'instant, le programme a approuvé utilisés ainsi que de nouvelles pratiques d'exploitation, dans des scénarios réels afin de démontrer émissions de GES. Le programme met à l'essai des technologies et outils nouveaux et sousdu secteur du transport des marchandises à réduire leur consommation de carburant et leurs et l'évaluation d'outils, technologies et de pratiques exemplaires susceptibles d'aider les entreprises Le Programme de démonstration de transport durable des marchandises soutient la démonstration



dépenses et des risques de leurs investissements en éconergériques sans avoir à supporter la totalité des compagnies l'occasion de rendre leurs flottes plus de manière rentable. Le programme offre aux susceptibles de réduire les émissions de GES maritime à acheter et à installer des technologies marchandises par voie ferroviaire, aérienne et encourager les compagnies de transport des des marchandises fournit un financement pour Le Programme d'encouragement au transport

cycle de financement 2 est en cours et devrait conclure d'ici septembre 2005. cycle de financement pour un total d'environ I million de dollars. La sélection des projets du technologie. Pour l'instant, le programme a approuvé le financement de trois projets sur un

et plus pratique de partager les infrastructures routières. La route écologique permettra aux usagers d'éviter la moitié des intersections le long du parcours, et des mesures assurant la priorité aux cyclistes seront mises en place aux autres feux de circulation. La région entend également équiper deux autobus de moteurs hybrides et de les mettre en service payant à plein temps afin de démontrer leur viabilité et leur fiabilité.

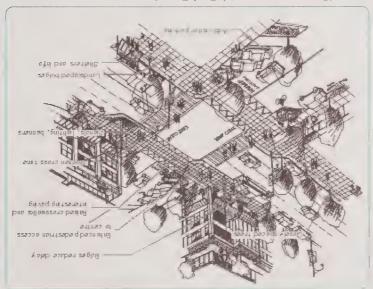
Néseau d'information du PDTU

consultez: www.tc.gc.ca/utsp

Tout au long de 2004, le Réseau d'information du PDTU a organisé 12 événements d'apprentissage qui se sont articulés autour d'études de cas internationaux et canadiens sur le transport urbain durable, les transports actifs, la gestion de la demande en transport, les transports urbains et des sujets connexes. Un total de 877 membres constituant le groupe cible du programme ont participé à ces séances. Le réseau partaine deux programmes de prix – le Prix du programme ont participé à ces séances. Le réseau partaine deux programmes de prix – le Prix de réalisation en transport urbain durable de la Fédération canadienne des municipalités (FCM). Ces prix ont été octroyés à la municipalité régionale de Waterloo pour son « You can clear the air », supplément de cours offert aux élèves de troisième année, et à Translink pour son programme U-Pass, respectivement. Vingt-cinq études de cas de transport urbain durable ont été élaborées et affichées sur le site Web du programme. Pout de plus amples renseignements sur le programme, affichées sur le site Web du programme. Pout de plus amples renseignements sur le programme,



gens se déplacent. Authority), est en train de mettre en œuvre six stratégies visant à améliorer la manière dont les Dans la région du Grand Vancouver, Translink (la Greater Vancouver Regional Transportation



(Croquis par gracieuseté de Frank Ducote)

d'autres usagers du transport en cyclistes, aux piétons ainsi qu'à points tout en donnant aux région et qui reliera de nombreux réseau des pistes cyclables de la deviendra l'épine dorsale du circuit de 22 kilomètres qui de Central Valley Greenway – un construction dela route écologique initiative correspond à la dynamique de la rue. Une autre piétons et améliorer l'image rue, améliorer la sécurité des faut aux piétons pour traverser la retards des autobus, le temps qu'il rue Main - afin de réduire les un programme remanié pour la L'un des six éléments comprend

et leur fiabilité. moteurs hybrides et de les mettre en service payant à plein temps afin de démontrer leur viabilité place aux autres feux de circulation. La région entend également équiper deux autobus de intersections le long du parcours, et des mesures assurant la priorité aux cyclistes seront mises en infrastructures routières. La route écologique permettra aux usagers d'éviter la moitié des commun qui sont actifs, un autre moyen plus sécuritaire et plus pratique de partager les

modération de la circulation, Lun des six éléments comprend un programme remanié pour Des villages urbains sont planifiés pour quatre emplacements, avec des mesures telles la



qui sont actifs, un autre moyen plus sécuritaire qu'à d'autres usagers du transport en commun tout en donnant aux cyclistes, aux piétons ainsi de la région et qui reliera de nombreux points l'épine dorsale du réseau des pistes cyclables - un circuit de 22 kilomètres qui deviendra la route écologique de Central Valley Greenway autre initiative correspond à la construction de et améliorer l'image dynamique de la rue. Une traverser la rue, améliorer la sécurité des piétons autobus, le temps qu'il faut aux piétons pour la rue Main - afin de réduire les retards des



Dans la région de Waterloo, un service d'autobus express de haute qualité est en train d'être établi pour attirer de nouveaux usagers des transports urbains. Le service express reliera quatre centres-villes, les grands établissements universitaires, ainsi que les édifices des bureaux, les principaux hôpitaux et centres d'achat régionaux, avec moins d'arrêts que sur les routes locales. Pour créer un service express sans avoir à construire une voie distincte, la région équipera les autobus d'un système mondial de localisation (GPS) et mettra en place des signaux indiquant que les transports publics ont la priorité. Les bus seront équipés de support à bicycletres et des améliorations seront apportées aux infrastructures existantes destinées aux piétons et aux cyclistes afin de leut donner des options plus conviviales pour faire la transition entre marcher, et en denner les transports urbains. La région est également en train de prévoir des améliorations au service à la clientèle, en proposant entre autres un planificateur de déplacement sur Internet, et en lançant un plan de commercialisation et de vulgarisation ciblé pour encourager les gens à emprunter les transports en commun.

La **ville de Whitehorse** est en train d'améliorer ses infrastructures pour encourager l'utilisation des transports urbains en réduisant deux routes à quarre voies à deux voies avec une voie au centre pour virer à gauche, et elle est en train d'ajouter des abribus aux carrefours. Elle procède également à l'amélioration de trois importantes voies polyvalentes entre le centre-ville et les également à l'amélioration de trois importantes voies polyvalentes entre le centre-ville et les

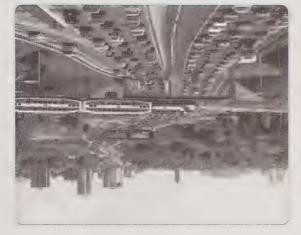


zones résidentielles en établissant la nouvelle connexion et lieu de traversée des rivières, et l'éclairage et des marches sur les pentes raides. La ville est en train de planter des arbres, d'améliorer l'éclairage, de placer des bancs, des supports à bicyclette, des abribus et d'offrir des informations sur les transports urbains afin d'encourager le déplacement à pied et l'usage des transports publics dans la région du centreville. Enfin, un carrefour à sens giratoire est en voied'être installé à une intersection majeure sam d'améliorer la vitesse des véhicules et la sécurité des usagers de la route. La ville est sécurité des usagers de la route. La ville est également en train d'élaborer un plan de également en train d'élaborer un plan de

commercialisation et de vulgarisation, y compris des campagnes anti-ralenti et un défi éconavette, ainsi que des initiatives de gestion de la demande en transport dont un système de jumelage pour le covoiturage, une flotte de vélos pour le centre-ville, et une campagne de planification personnalisée des déplacements, étudiant les habitudes de déplacement des participants et leur offrant des informations personnalisées sur les divers choix qui leut sont offerts,

de transport en commun à l'intention des personnes handicapées. également possible de procéder dans les gares à une intégration novatrice de services spécialisés selon le système actuel de localisation automatique des véhicules en usage à Halifax. Il sera deux corridors, les gares fourniront des renseignements en temps réel sur l'arrivée des autobus les passagers à accéder au service de transport en commun rapide par différents modes. Dans les retards des autobus dans la circulation mixte. De nouvelles installations dans les gares aideront et la synchronisation spéciale de la signalisation aux intersections congestionnées, réduiront les la priorité au transport en commun, y compris la voie exclusive, les évitements de file d'attente le nombre d'arrêts sera limité afin de réduire les temps de déplacement. Des mesures assurant Dans les corridors, le service des bus sera offert toutes les cinq minutes en période de pointe et agglomérations voisines et aux commerces et établissements que l'on retrouve le long de ces voies. en commun rapides qui relient le centre-ville de Halifax, où travaillent 25 000 personnes, aux A Halifax, la municipalité régionale est en train de mettre en place deux corridors de transport

nouveau partenariat mixte (public-privé) appelé Initiative de transport intelligent pour gérer la Les municipalités de la région du Grand Toronto et de la ville de Hamilton proposent un



commercialisation et d'éducation régionale. csmpagne əun 19 employeurs, d'urgence, des fourgonnettes fournies par les initiativesdecovoiturageetdesaccompagnements comprendront entre autres le jumelage des un véhicule sans passager. Les services partagés et réduire les occasions où l'on conduit des incitatifs pour des systèmes de déplacement pour multiplier les choix de déplacement, offrir d'organismes élaboreront des stratégies novatrices organisation régionale mère et un réseau demande de transport dans la région. Une



Programme de démonstrations en transport urbain

Le PDTU vise à réduire les émissions de GES émanant des transports urbains par la mise en œuvre de démonstrations parrout au Canada, ainsi que par le partage d'informations sur les approches les plus réussies afin d'encourager leur imitation. Les démonstrations sont en train de se traduire par de nouveaux circuits express pour autobus; de nouvelles pistes cyclables et installations pour piétons; des programmes des options pour navetteurs; des technologies de propulsion propre et bien plus encore. Mises en œuvre de manière intégrée, ces démonstrations visent également à rendre le transport durable plus pratique, à améliorer la qualité de l'air, et à faire un usage plus efficace des infrastructures, ainsi qu'à améliorer la qualité de vie dans les à faire un usage plus efficace des infrastructures, ainsi qu'à améliorer la qualité de vie dans les villes et localités du pays. Le site Web du programme relie les municipalités canadiennes et les d'informations sur les résultats des projets de démonstration, des études de cas supplémentaires au Canada, une banque d'images et des liens à d'autres sources d'information, ainsi que la liste des gagnants des prix.

En 2004, des démonstrations ont eu lieu dans cinq régions urbaines (Halifax, Waterloo, région du Grand Toronto et Hamilton, Vancouver et Whitehorse).



(Photo gracieuseté de Lana Langley, municipalité régionale de Halifax)

de prêt de vélos Le velo partage: Un programme communautaire

une durée allant jusqu'à trois jours – pour des droits d'adhésion annuels de 25 \$. actuels et ses 181 vélos disponibles, le réseau permet à ses membres d'emprunter les vélos pour et tissé de nouveaux partenariats avec le secteur privé et public. Avec ses 14 points de service Grâce à la contribution du programme SRTD, ce réseau communautaire a répandu ses services offre des vélos que les membres peuvent emprunter dans plusieurs points de service à Toronto. Le Community Bicycle Network's (CBN) BikeShare (Réseau de vélo partage communautaire)

autrement ajouté à la pollution atmosphérique de l'oronto. dioxyde de carbone et 36 833 kilos d'émissions de composés organiques volatiles qui auraient de substances: 283 333 kilos d'oxyde de carbone, 22 667 kilos d'oxyde d'azote, 15 583 kilos de au lieu de conduire, on peut affirmer que le programme réduit les émissions d'un certain nombre 50 260 kilomètres. A l'aide d'estimations sur la quantité d'émissions évitée en utilisant des vélos Les vélos du réseau BikeShare ont desservi plus de 800 membres qui ont parcouru quelque

l'utilité d'opter pour le vélo comme moyen de transport plus sain. locales, les groupes et centres communautaires afin de renseigner les parents et les enfants sur formule du guichet unique. Le vélo partage a également tissé des partenariats avec les écoles permettant un transfert sans anicroche entre les divers modes de transport durable suivant la le GO Transit et « Moving the Economy » afin de prévoir des points de service multimodaux Le CBN se rallie à des organisations telles la Commission des Transports de Toronto (TTC),

auprès du CBN. ont l'intention de lancer leur propre programme de vélo partage ont cherché à se renseigner faire au niveau des transports. Pour l'instant, 13 organisations de l'Amérique du Nord qui d'information importante sur les choix dynamiques que d'autres municipalités peuvent En tant que chef de file du vélo partage communautaire au Canada, BikeShare est une source



B. Programmes de transport urbain

La Division des programmes de transport urbain administre deux programmes qui encouragent le transport durable dans les villes et les localités du Canada, y compris par la réduction des émissions de GES. Ces programmes soutiennent tout un éventail de partenaires municipaux et d'organismes sans but lucratif afin de mettre à l'essai et d'adopter des stratégies de transport efficaces et rentables. Les avantages issus de ces programmes soutiennent à leur tour d'autres objectifs politiques importants pour le réseau des transports du Canada, dont la réduction du smog et des embouteillages et l'amélioration de la santé. Ces programmes sont :

- an moyen du programme **Sur la route du transport durable** (SRTD);
- hnancement de projets de démonstration intégrée sur les transports urbains qui démontrent, évaluent et encouragent des stratégies rentables pour la réduction des émissions de GES, par le biais du **Programme de démonstrations en transport urbain** (PDTU);
- un site Web d'information nationale qui propose des approches novatrices à la planification, à la mise en œuvre et à la mesure des résultats des initiatives de transport urbain durable, qui constituent un volet du PDTU.

Sur la route du transport durable

programme, consulter le site: www.tc.gc.ca/srtdt déplacer dans leur localité de manière plus sûre et pratique. Pour plus de renseignements sur le les activités de transport dans l'industrie forestière plus efficaces, et permettre aux jeunes de se visant à élargir les réseaux de covoiturage, planifier en vue d'une croissance intelligente, rendre un total de 855 194 \$ relativement à 20 projets d'un bout à l'autre du pays – pour des initiatives l'an, le 1et juin et le 1et décembre. En 2004-2005, le Ministère a approuvé des contributions pour une contribution maximale de 100 000 \$ sur deux ans. Les demandes sont acceptées deux fois Le programme verse jusqu'à concurrence de 50 % des dépenses des projets admissibles jusqu'à d'éducation et de vulgarisation pour sensibiliser le public à d'autres modes de transport durable. pilotes de démonstration; des ateliers et séances d'information aux colloques; et des initiatives comprennent : des études et analyses; l'élaboration de pratiques ou d'outils novateurs; des projets professionnelles. Les types de projet admissibles au financement prévu par le SRTD des syndicats et d'autres projets à but non lucratif soutenus par des entreprises ou associations conçus par les OVG, des organisations communautaires, des établissements d'enseignement, mieux comprendre et agir sur les questions du transport durable. Le SRTD soutient les projets mesurables et éprouvés pour les Canadiens. Il vise à démontrer comment les Canadiens peuvent novatrices par le financement de projets communautaires qui comportent des avantages Ce programme encourage l'élaboration et la promotion de stratégies de transport durable



Programme de consommation de carburant

(CMCE) pour l'industrie de l'automobile. véhicules en établissant des objectifs de consommation moyenne de carburant de l'entreprise également l'amélioration du rendement du carburant de la flotte canadienne de nouveaux et en faisant l'essai de nouveaux modèles de véhicules sélectionnés. Le programme encourage détaillées sur l'économie de carburant des véhicules automobiles et la technologie des moteurs moyenne de carburant de la flotte canadienne de nouveaux véhicules en recueillant des données des achats efficaces au plan énergétique. Un autre objectif est de surveiller la consommation deux méthodes sont destinées à aider les consommateurs à prendre des décisions portant sur publiant les mêmes renseignements dans le Guide de consommation de carburant annuel. Ces d'étiquettes normalisées sur la consommation de carburant sur chaque nouveau véhicule et en au rendement énergétique des véhicules automobiles. Ceci est fait en encourageant lapposition Un des objectifs du Programme de consommation de carburant consiste à sensibiliser le public

naturel, le méthanol, le propane ou l'électricité. production de véhicules qui fonctionnent avec des carburants de rechange, par exemple, le gaz supplémentaires sont également prévues pour encourager l'industrie automobile à accroître la du programme facultatif ou de s'améliorer par rapport à ces objectifs. Des mesures incitatives Les fabricants et les importateurs s'efforcent de réaliser les objectifs de CMCE établis en vertu



Autres activités du PVTP

Un certain nombre d'autres activités d'initiatives aident le PVTP à atteindre ses buts. En voici quelques-unes :

CEE (ONU/WP.29) est censé aider à atteindre cet objectif. Le travail que Transports Canada effectue de concert avec les divers groupes de travail de la est un élément essentiel pour l'introduction et l'utilisation des véhicules à technologie de pointe. questions liées à la sécurité. L'harmonisation des règlements techniques mondiaux des véhicules direction participe également à un certain nombre d'autres groupes de travail qui s'occupent de de motopropulsion ainsi que la conservation de l'énergie (consommation de carburant). La relatifs à la pollution de l'environnement, les problèmes de bruit, de nouvelles technologies et l'énergie (GRPE), qui relève du Groupe de travail 29, chargé d'élaborer des règlements routiers et autres. Affaires environnementales participe au groupe de travail sur la pollution manière fructueuse à l'harmonisation des règlements mondiaux techniques pour les véhicules entente, dont le Canada est signataire, est un forum permettant aux pays de participer de visant l'harmonisation internationale de la réglementation technique des véhicules. Cette intérieurs de l'Europe) administre un certain nombre d'ententes, y compris l'entente de 1998 (qui relève de la Commission économique des Nations Unies pour le Comité des transports de travail sur la pollution et l'énergie (CEE (ONU)/WP.29/GRPE) : Ce groupe de travail Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, Groupe de travail 29, Groupe

Etudes spéciales: En plus des évaluations et des essais de véhicule décrits, on procède à un certain nombre d'études spéciales, notamment : la sécurité des véhicules par rapport à la taille et au poids des véhicules; une étude comparative des règlements de sécurité internationaux (Japon, CEE (ONU), É.-U., Australie et Canada); une comparaison des exigences internationales relatives aux essais de collision du train arrière; harmonisation des normes mondiales relatives au freinage des motocyclettes; intégrité du système d'alimentation en carbutant des motocyclettes; et normes et codes relatifs aux véhicules alimentés aux piles à combustible.

Tests en laboratoire

sécurité au Centre d'essais de Transports Canada sont utilisés pour les essais suivants: utilisés pour mesurer les émissions et la consommation de carburant. Les laboratoires d'essai de officiels en laboratoire. Des dynamomètres à châssis en usage à Environnement Canada sont Les inspections routières et les essais sur piste instrumentée sont accompagnés d'une série de tests

- aux sièges avant, arrière et sur les côtés essais de collision afin de vérifier la protection des passagers
- » solidité du plafond
- solidité des portes latérales
- ancrage de la ceinture de sécurité
- performance du dégivreur
- performance du frein anti-blocage sur glace
- freins (freins de service et de stationnement)
- pare-chocs
- bruit

Démonstration de la technologie

véhicules de pointe ainsi que pour les buts et objectifs du programme. public sert à déterminer le niveau général d'acceptation, de connaissance et d'intérêt pour les faisant connaître à une audience estimée à plus de 7 millions de Canadiens. La rétroaction du publics divers. A compter de mars 2005, le PVTP a participé à quelque 145 événements, se Internet en direct; et préparation d'expositions de véhicules lors de conférences et d'événements des ouvrages; préparation de programmes de sélection et d'interview, ainsi que d'interviews sur à propos du PVTP et des véhicules à technologies de pointe dans des journaux, des revues et diffusé parmi le public par le recours à une série d'approches, notamment : publication d'articles sensibiliser le public aux véhicules à technologies de pointe et à leuts avantages. Le programme est Les événements publics sont une partie fondamentale du PVTP du moment qu'ils servent à

technologies de pointe au Canada tout en indiquant les occasions de rationaliser, de moderniser et de modifier les règlements de manière à faciliter l'introduction des véhicules à technologies de pointe par des moyens qui ne compromettent ni l'environnement ni la sécurité.

Évaluation routière

La plupart des véhicules du parc du PVTP sont soumis à des évaluations routières. Les véhicules sont conduits sur les routes publiques à toutes les saisons et dans toutes sortes de conditions. Cela permet d'évaluer le véhicule dans des conditions de vie réelles et de déterminer à quel point le véhicule s'adapte aux autres véhicules et à la circulation sur les routes canadiennes. L'évaluation d'un vaste éventail de caractéristiques et de paramètres de rendement du véhicule est ainsi effectuée.

Essai sur piste instrumentée

Les ingénieurs et techniciens du programme mettent les véhicules de pointe à l'essai au Centre d'essai pour essais automobiles de Transports Canada. Il s'agit d'une installation d'essai située sur un terrain de 1 200 acres à Blainville (Québec), qui dispose d'un laboratoire et des installations de piste nécessaires pour l'essai adéquat de ces véhicules dans des conditions contrôlées.



pointe énumérées, et pourraient passer de 25 % à 40 %. des nouveaux camions légers sont possibles dans la décennie à venir à l'aide des technologies de Les améliorations dans la consommation de carburant dans le parc des nouvelles automobiles et sont décrites pour donner une idée de l'envergure de l'impact des technologies individuelles. résumées au tableau 4. Ces améliorations ne sont pas cumulatives dans tous les cas mais elles Les améliorations dans la consommation de carburant pour les motopropulseurs de pointe sont

Objectifs du programme

routiers en: durable au Canada. Le programme vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre des véhicules émissions de gaz à effet de serre attribuables au transport et de créer un réseau de transport Le PVTP a pour objectif de soutenir Transports Canada dans ses efforts afin de réduire les

- matière d'efficacité énergétique, d'émissions et de sécurité; évaluant la performance des véhicules à rechnologies de pointe en
- l'introduction et à l'utilisation des véhicules à technologies de pointe; identifiant les possibilités et le potentiel du marché relativement à
- à technologies de pointe et en recommandant des solutions; identifiant les obstacles à l'introduction et à l'utilisation des véhicules
- sensibilisant le public aux véhicules à technologies de pointe et à leurs avantages;
- » soutenant les programmes environnementaux de Transports Canada.

Activités du programme

programme. véhicules à rechnologies de pointe a été conçu et mis en œuvre afin d'atteindre les objectifs du Un programme d'acquisition, d'inspection, d'évaluation, d'essai et de démonstration des

le parc du programme comprait 126 véhicules de pointe. candidats répondant aux besoins du parc automobile du programme. A compter de mars 2005, monde entier sont en train d'être surveillés par la direction afin d'identifier et d'acquérir des La conception, le développement et la production de véhicules et de technologies de pointe du Acquisition de véhicules: Le PVTP vise des véhicules à rechnologie de pointe à court terme.

Inspection des véhicules

inspections peuvent aider à identifier les obstacles réglementaires à l'introduction des véhicules à parc du PVTP sont inspectés pour vérifier leur conformité à ces exigences. Les résultats de ces visuelle peut déterminer si un véhicule transportant des passagers est conforme. Les véhicules du Canada (NSVAC) et dans la Loi sur la sécurité automobile, en fonction desquelles une inspection Il existe 827 exigences distinctes énoncées dans les Normes de sécurité des véhicules automobiles du



Véhicules à technologies de pointe:

en carbone sont également en train de surgir. et méthodes de construction ainsi que le recours à des carburants de pointe à faible teneur pneus à faible résistance au roulement et freinage par récupération). De nouveaux matériaux pointe; suralimentation et suralimentation par turbocompresseur; transmission de pointe; qui a trait aux moteurs; moteurs diesel de pointe et moteurs à injection directe d'essence de court terme (p. ex., équipés de nouveaux motopropulseurs et des dernières percées en ce s'est concentré sur les véhicules et technologies de pointe qui pourront être disponibles à consiste à réduire les émissions de GES des véhicules routiers du Canada d'ici 2010, le PVTP Pour pouvoir atteindre l'objectif du Plan d'action 2002 sur le changement climatique qui

de pointe choisies Tableau 5 : Résumé des améliorations de consommation de carburant pour des technologies

		;	*Amélioration de l'efficacité énergétique
%0E*	neq əgeniəri noitenàquoàn	%8-%9	itnələr us têrrA
%S-%E	eldisf á suen us eansteisén tnemeluon	%0€	səldeinev noissənqmoo əb xusT
%_{	səmətzyz VSP é səupintəələ	%0 <i>†</i>	Moteurs à cylindrés variables
%0l-%G	te noitetnemilenus ne noitetnemilenus nuessendmoodhut	`%O\-%Z	9nbnilya eb noitevitasee∂
%8-%2	enoieeimenenT etniog eb	%8-%9	noitudintaib : agequod et levées vammengong é et levées variables
%08-%09 _*	véhicules à piles selditeudmos é	%SI-%OI	Moteur à allumage àbnammon laitneupàe
%SZ	einetted é selucidèV eupintoelè	%0t	edniog eb leseib shuedoM
50%-30%	véhicules électriques sebindyd	%SI	ection directe d'essence



Donnes nouvelles, mauvaises nouvelles...

plus que doublé l'efficacité du carburant des véhicules légers depuis le début des années 1970. programmes parallèles sur l'efficacité énergétique du carburant administrés par la direction ont été réduites jusqu'à 98 % par rapport à l'époque où ces contrôles n'existaient pas encore. Les réglementés (hydrocarbures, oxyde de carbone, oxyde d'azote et matières particulaires) ont Unis et s'inscrivent parmi les plus rigoureuses du monde entier. Les émissions des polluants automobiles en ce qui a trait aux émissions au Canada sont harmonisées avec celles des Etatsd'autos, de camions et d'autobus immatriculés au Canada. Les normes pour les véhicules Il existe plus de 21 millions de détenteurs de permis de conduire et quelque 23 millions

trait à la protection de l'environnement. à la durabilité de l'environnement, pas plus qu'elle ne répond aux attentes du public en ce qui a demande de carburant ne fera que s'accroître à l'avenir. Cette situation ne saurait être propice pair avec celle de la dimension et de l'utilisation du parc automobile. A défaut d'intervenir, la sur les routes a augmenté de 74 % et de 44 %, respectivement, une augmentation qui va de récentes n'annoncent rien de bon. Entre 1990 et 2000, l'usage de carburant diesel et d'essence de la pollution atmosphérique et un quart des émissions de GES au pays, et les tendances consommateurs de combustibles fossiles au Canada. Ils représentent environ le tiers du problème les plus grands responsables de la pollution atmosphérique nationale et les plus grands Malgré ces améliorations non négligeables, les véhicules automobiles demeurent à eux seuls

carbone associées à la performance énergétique des carburants. 25 % et cible toutes les sortes de GES, au-delà des réductions des émissions de dioxyde de L'accord de 5,3 Mt dépasse les réductions nécessaires pour améliorer l'efficacité énergétique de

programme au-delà de la date prévue pour son arrivée à terme en mars 2006. Direction générale des affaires environnementales qui travaille actuellement à l'expansion du et de la réglementation automobile du Ministère, le PVTP et sa gestion ont été transférés à la l'environnement. Elaboré et géré (jusqu'en 2004) par la Direction générale de la sécurité routière d'être évalués afin d'en déterminer l'impact sur l'efficacité des carburants, la sécurité et technologies de pointe disponibles ou sur le point de paraître sur le marché sont en train de consommation efficace de carburant des véhicules. En vertu du PVTP, des véhicules et Le Programme des véhicules à technologies de pointe (PVTP) fait partie de l'Initiative

en carbone seront introduits au cours de la prochaine décennie. aux piles électriques, hybrides, les piles à combustible et les véhicules à carburant à basse teneur environnementaux de pied ferme. Une nouvelle catégorie de petits véhicules légers, alimentés introduira les véhicules à technologies de pointe dont nous avons besoin pour relever nos défis évolutifs diminuent rapidement. Nous sommes à l'aube d'une révolution technologique qui Les occasions de relever les défis environnementaux au moyen de changements progressifs et

A. Programme de véhicules à technologies de pointe et Programme de consommation de carburant des véhicules automobiles

Le gouvernement du Canada a lancé son Plan d'action 2000 sur le changement climatique en octobre 2000 – décrivant un ensemble exhaustif de 37 mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans tous les secreurs de l'économie canadienne. Le plan était conçu pour placer le Canada fermement sur la voie d'atteindre les cibles de réduction des émissions de GES établies dans le protocole de Kyoto, et reprenait de nombreuses bonnes idées émanant des consultations nationales du Canada auprès des intervenants sur le changement climatique. L'une des cinq mationales du Canada auprès des intervenants sur le changement climatique. L'une des cinq consommation efficace de carburant des véhicules qui exige une amélioration assez marquée de l'efficacité énergérique des véhicules à moteur routier d'ici l'an 2010. Le Canada a ratifié le protocole de Kyoto en décembre 2002 et fait paraître le plan du Canada sur le changement climatique (2002). Le nouveau plan intégrait l'Initiative de consommation efficace de carburant des véhicules décrit dans le Plan d'action 2000 et préconisait une réduction de 25 % de la consommation de carburant (soit une réduction de 5,2 mégatonnes (Mt) des gaz à effet de serre) pour les nouveaux véhicules toutiers d'ici 2010.

Les responsables de la Direction générale des affaires environnementales ont activement participé à un effort interministériel dirigé par Ressources naturelles Canada en vue de l'atteinte d'un accord volontaire avec les constructeurs automobile canadienne ont conclu un accord afin d'agir gouvernement du Canada et l'industrie automobile canadienne ont conclu un accord afin d'agir au chapitre du changement climatique. En vertu de cet accord, les constructeurs automobiles travailleront volontairement à réduire les émissions annuelles de GES des véhicules légers de 5.3 Mt en 2010. Pour évaluer les progrès réalisés envers l'atteinte de cette cible, un comité mixte (industrie/gouvernement) de surveillance a été établi. Il comprend un représentant de mixte (industrie/gouvernement)

Transports Canada.



Initiatives environnementales

réduction des émissions de GES attribuables au transport. initiatives spéciales à l'appui d'un réseau de transport plus durable au Canada, y compris par la La Direction des initiatives environnementales élabore et administre des programmes et des

intervenants aux partenariats et activités de renforcement des capacités. des émissions de GES de l'industrie du transport des marchandises; et faire participer les dans le secteur maritime; négociation d'accords volontaires sur le rendement pour la réduction d'améliorer l'efficacité des carburants; soutien à des démonstrations de d'alimentation externe démonstrations et achats et installations de technologies et des meilleures pratiques susceptibles communautaires qui démontrent des avantages mesurables pour le transport durable; soutien aux de toute une gamme de stratégies urbaines intégrées pour contrer les GES; soutien de projets en vue de réduire les émissions de GES; démonstration, mesures et surveillance de l'efficacité et à l'intégration des stratégies, d'outils de planification des transports et des meilleures pratiques véhicules et technologies de pointe disponibles ou sur le point de paraître; soutien à l'élaboration l'efficacité et la sécurité des carburants, des évaluations environnementales, et la présentation des Les principales responsabilités de la direction comprennent : la réalisation d'évaluations sur

L'Administration centrale analyse les incitations économiques

Au cours de l'an dernier, la promotion de la production et l'achat de véhicules plus éconergétiques ont été au centre des activités d'un groupe de travail interministériel dirigé par Transports Canada. Dans le cadre de ces travaux, le Ministère est en train d'évaluer les répercussions d'un système de réduction des droits à l'aide d'un nouveau cadre de modélisation des ventes de véhicules élaboré par le Oak Ridge National Laboratory (ORNL) des États-Unis et adapté au marché canadien par le Ministère en collaboration avec l'ORNL. Ce système offre des incitations économiques (taxation avec remise) à l'achat de véhicules plus éconergétiques et le recours à des pénalisations (impôts ou droits) pour l'achat de véhicules plus polluants. Au cours de l'année, le Ministère a veillé à former une expertise interne tout en développant et en peaufinant le cadre de travail – les travaux se poursuivront en 2006.

La taxation avec remise a été identifiée dans le budget fédéral de 2005 comme une mesure fiscale pour résoudre les problèmes du changement climatique, qui mérite une évaluation plus poussée. La Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (TRMEE) a été chargée d'élaborer des options pour une taxation avec remise, de consulter et de formuler des recommandations au gouvernement pour le prochain budget fédéral. La TRMEE utilise le modèle élaboré et mis au point par Transports Canada pour analyser diverses options, et le Ministère soutient également les travaux de la TRMEE en lui offrant son savoir-faire analytique. La TRMEE devrait présenter ses recommandations d'ici novembre 2005.



Etude portant sur les coûts de la congestion urbaine au Canada

et les marchandises rapidement. L'étude n'a pas encore été publiée. villes où la demande pour un réseau de transport dépasse la capacité de transporter les personnes On y mesurait la congestion récurrente, laquelle est une situation quotidienne dans les principales Montréal, Ottawa-Gatineau, Toronto, Hamilton, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver. de congestion ont été élaborés pour les neuf plus grandes régions urbaines du Canada: Québec, rentabilité. Dans l'étude sur les coûts de la congestion urbaine au Canada, des indicateurs réduire les émissions de gaz à effet de serre, ce qui permettra ainsi au Ministère de revoir leur Transports Canada pour mieux comprendre les autres avantages des mesures urbaines visant à comprendre la congestion urbaine au Canada. Cette étude fait partie des efforts déployés par de la congestion urbaine au Canada. A cet égard, elle contribue considérablement à bien faire Une étude menée par Transports Canada fournit la première analyse complète et systématique

Logiciel d'analyse coûts-avantages appliqué au transport urbain

Canada en 2005 ou au début de 2006. le logiciel TransDec. Un manuel de l'utilisateur sera disponible sur le site Web de Transports titulaire des droits sur ce modèle. Depuis sa parution, Transports Canada a continué à améliorer des droits d'utilisation de HLB Decision Economics, qui a élaboré le logiciel et qui est le seul Environnement/EconomicAnalysis/model/menu.htm). Les autres intéressés peuvent obtenir pour ces organisations. Il peut être téléchargé à même le site (http://www.tc.gc.ca/programs/ les organisations non gouvernementales et des entrepreneurs indépendants qui travaillent être utilisé gratuitement par les gouvernements, les commissions de transport, les universités, décisionnel en ce qui a trait à l'amélioration des transports urbains. Le logiciel TransDec peut à l'utilisateur de créer et d'analyser un scénario précis, dans le but d'améliorer le processus embouteillages, l'amélioration de la circulation et le développement communautaire. Il permet à effet de serre et des émissions polluantes, la sécurité rattachée au transport, la réduction des ce logiciel exclusif mesure également les avantages que présente la réduction des émissions de gaz les chemins de fer de banlieue et les routes. En plus d'évaluer les coûts de transport classiques, aux divers modes de transport, y compris le réseau des autobus, les rails légers, les rails lourds, dans les transports urbains, ainsi que pour les travaux de réfection et d'entretien, et s'applique TransDec fournit le cadre nécessaire pour l'analyse de tout un éventail d'investissements possibles transport à prendre des décisions plus écologiques en ce qui a trait au transport urbain. Le logiciel Le Ministère a lancé un nouvel outil logiciel en novembre 2004 qui aide les planificateurs de



C. Analyse du transport durable

Les recherches et le soutien analytique sur divers enjeux touchant le changement climatique et le transport durable sont une composante essentielle de la politique du développement durable. Transports Canada entreprend diverses initiatives et études qui aideront à combler les lacunes sur le plan des données, à élaborer des outils pour faciliter la prise de décision et les indicateurs de rendement du développement du transport durable. Ces travaux sont une contribution importante au développement, à l'évaluation et à la surveillance des mesures d'atténuation des effets du changement climatique.

Soutien de l'exigence de rapport des relevés d'odomètre

Affaires environnementales. copie de l'étude de faisabilité est disponible sur demande auprès de Transports Canada, sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière en septembre 2004. Une de dollars). Les conclusions et les constatations de l'étude ont été présentées au Conseil des parler des coûts d'exploitation annuels qui se chiffreraient à un minimum de 0,3 million dans de contexte consistant en une somme unique d'au moins 1,2 million de dollars, sans de données jusqu'à concurrence de 92,4 % des véhicules routiers, les immobilisations à verser de programmes au niveau des administrations (avec la possibilité d'augmenter la couverture que le programme de déclaration des ROD le plus viable consisterait en un mélange de types d'immatriculation des véhicules dans les diverses administrations. Elles ont également révélé à l'échelle nationale n'est pas possible en raison des importantes différences des systèmes relevés des odomètres des véhicules. Les constatations ont révélé qu'une approche normalisée pour obtenir des informations sur le transport routier au moyen d'un programme de lecture des étude en 2004 en vue d'évaluer la faisabilité d'utiliser les systèmes d'immatriculation actuels – les efforts se sont dès lors concentrés sur le transport routier. Le Ministère a commandé une dans le secteur des transports afin de mieux répondre aux enjeux du changement climatique recommandations en vue d'élaborer une stratégie de données pour combler les lacunes de données du réseau des transports. En septembre 1999, les ministres des Transports ont approuvé les données en vue d'assurer la disponibilité d'informations uniformes et utiles sur divers éléments transports. Une partie importante de cette stratégie réside dans l'amélioration de la collecte de de 2004-2006 consiste à améliorer le processus décisionnel du gouvernement et du secteur des Lun des défis stratégiques de Transports Canada dans sa Stratégie de développement durable



http://www.climatechange.gc.ca/onetonne/français/index.asp. dans le cadre de ce programme sur le site Web du Défi d'une tonne à l'adresse suivante: du gouvernement. On trouvera une description de certaines des réussites du Ministère à relever le Défi d'une tonne et cette approche est devenue un modèle pour tous les ministères particulièrement, le Ministère a adopté une approche novatrice pour encourager ses employés privé, tout en démontrant son leadership dans les activités de communication internes. Plus salons et à des expositions, et tissé des partenariats stratégiques avec les intervenants du secteur

Le Desti d'une tonne va à l'école dans la région de l'Atlantique

changement climatique. sensibiliser les étudiants au Déh d'une tonne et les aider à agir pour contrer les effets du même exposé des véhicules hybrides de son parc automobile dans les écoles secondaires pour le soutien technique, le matériel de promotion qui lui était nécessaire, et le Ministère a en s'entretenant avec plus d'un millier d'étudiants. Transports Canada a offert à l'étudiant promotion du Défi d'une tonne par des présentations dans des écoles secondaires locales, Avec le soutien de Transports Canada, un étudiant d'école secondaire de Moncton a fait la

gaz à effet de serre : une perspective nationale Les essets des investissements dans le transport en commun sur les émissions de

rapport final de cette étude n'a pas encore été publié. municipalité, a été élaboré pour les émissions de gaz à effet de serre directs et indirects. Le transport en commun. Un calculateur, utilisant l'extrant des modèles de transport de chaque la demande en matière de transport et les répercussions après la mise en œuvre de projets de canadiennes. Elle a également réuni des études de cas concernant les mesures de gestion de de Kyoto, L'étude utilise les modèles ou les plans de planification des transports de 10 villes transport en commun aux cibles de réduction de gaz à effet de serre établies dans le Protocole été entreprise dans le cadre d'une série d'études visant à bien comprendre la contribution du une variété d'initiatives stratégiques prévues en matière de transport urbain. Cette étude a de transport en commun déterminés au seul chapitre des plans municipaux et de concert avec gaz à effet de serre (GES) réalisables à l'échelle nationale grâce à la mise en œuvre de projets Une étude menée actuellement par Transports Canada évalue les réductions d'émissions de



A moins de passer à l'action, les émissions de GES continueront d'augmenter à mesure que la population, la croissance économique et le commerce se multiplieront, et celles émanant du transport des marchandises redoubleront d'ardeur. Étant donné que le réseau de transport canadien est très complexe, et qu'il touche un grand nombre d'usagers sur un vaste territoire, le remède pour relever le défi exige une approche intégrée à facettes multiples. Dans cet esprit, Transports Canada a peaufiné les programmes existants et prévu des mesures supplémentaires. Ces initiatives seront évaluées dans le contexte d'un examen du Secrétatiat du Conseil du Trésor des programmes existants et nouveaux, qui sera effectué d'ici l'automne 2005.

Négocier pour le succès – Protocole d'entente avec

Le δ avril 2005, le gouvernement fédéral et l'industrie automobile ont convenu d'entreprendre un plan pour réduire les émissions de GES émanant des véhicules légers (automobiles, fourgonnettes, véhicules utilitaires sportifs et camionnettes) de 5,3 mégatonnes (Mt) au Canada d'ici 2010 – c'est là le fruit de deux années de pourparlers. Ressources naturelles consente à réaliser des économies de carburant à titre facultatif. Transports Canada a été un participant elé dans ce processus, à l'instat d'Environnement Canada et d'Industrie Canada. La conclusion de cet accord est une bonne nouvelle pour l'environnement, tout comme pour les consommateurs qui profiteront de nouvelles technologies leur permettant de réduire les émissions à la fois que les coûts de carburant. Par la même occasion, cet accord donne à l'industrie automobile la marge de manœuvre dont elle a besoin pour réduire les émissions de l'industrie automobile la marge de manœuvre dont elle a besoin pour réduire les émissions de manière rentable.

Le Défi d'une tonne

Le Défi d'une tonne, campagne de commercialisation sociale dirigée par Environnement Canada et RNCan avec le soutien de Transports Canada, est une initiative nationale pour le changement climatique qui met tous les Canadiens au défi de réduire leurs émissions de GES, en moyenne, d'une tonne (soit de 20 %) d'ici la fin de 2006. La campagne offre aux Canadiens les informations et les ressources qui leur sont nécessaires pour leur permettre d'effectuer des choix concernant leur mode de vie afin de réduire les émissions de GES.

Au cours de l'exercice financier 2004-2005, Transports Canada a appuyé une série d'activités dans le cadre de la campagne du Défi d'une tonne de diverses façons, dont : participation active à de nombreux comités et groupes interministériels, y compris en ce qui a trait à la fourniture de conseils d'experts sur les questions liées au transport; efforts en vue d'intégrer le message et les produits du Défi d'une tonne aux programmes et initiatives de Transports Canada; et rôle clé dans l'évaluation et la sélection de 47 localités récipiendaires de fonds émanant du Défi d'une tonne pour lancer le défi localement. Le Ministère a également participé à des Défi d'une tonne pour lancer le défi localement. Le Ministère a également participé à des



Oirntion durable dans la région de l'Ontario

devant d'un t-shirt et « j'ai vu la lumière » au dos. « Soyons écolos et n'y allons pas mollo », et « Fi à l'incandescent... va pour le fluorescent! » au et de t-shirts comportant des slogans écologiques et des trouvailles amusantes dans le style: rétroaction des participants a été positive. Les exercices comprenaient la création d'affichettes directions. Il sera offert de nouveau à des dates diverses au cours de 2005, voire en 2006. La très bien accueilli pour l'instant, et a compté sur la participation de 102 employés de toutes les environnementale et la Stratégie de développement dutable du Ministère. Le programme a été sur le développement durable, les responsabilités du gouvernement, le système de gestion d'une demi-journée offrant aux employés de Transports Canada l'occasion de se renseigner La région de l'Ontario a lancé Destination durable en 2004-2005, un programme instructif

B. Le changement climatique et la politique d'air pur

le gouvernement fédéral et l'industrie automobile: d'initiatives importantes telle la campagne du Défi d'une tonne et le protocole d'entente entre aspects du secteur des transports. Le Ministère a un rôle clé à jouer dans un certain nombre instruments économiques pour veiller à la réduction des GES et à l'adaptation dans tous les de nouveaux programmes de transport, technologies, meilleures pratiques, outils politiques et atmosphériques. Transports Canada entreprend l'analyse politique nécessaire pour l'élaboration oxydes d'azote, les composés organiques volatiles, les matières particulaires et d'autres polluants atmosphérique et d'autres émissions émanant des transports, tels les gaz à effet de serre (GES), les Lun des plus grands défis du transport durable consiste à contrôler ou à prévenir la pollution

Elaboration de politiques en matière de changement climatique

technologies de transport des marchandises. en matière d'efficacité du transport des marchandises et l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies de pointe, le Programme de démonstrations en transport urbain, le Programme GES attribuables aux transports. Ces programmes comprennent le Programme de véhicules à œuvre de nombreux programmes de Transports Canada sur la problématique des émissions de éventail d'analyses entreprises par la TTCC et les travaux subséquents ont mené à la mise en volet des transports de la stratégie du gouvernement sur le changement climatique. Le vaste les GES dans le secteur des transports. Le Ministère a contribué de manière significative au des années 1990, Transports Canada n'a eu de cesse que d'élaborer des mesures pour réduire Depuis sa participation à la Table du transport sur le changement climatique (TTCC) à la fin

L'objectif du transport durable

Dans sa Stratégie de développement dutable 2004-2006, Transports Canada s'est engagé à élaborer un outil – l'Objectif du transport durable – afin de renforcer sa capacité de prendre des décisions intégrées fidèles au mandat ministériel de promouvoir un réseau de transport dutable. Si ce projet réussit, l'Objectif pourrait être institutionnalisé et promu dans le processus décisionnel de Transports Canada ainsi qu'être échangé avec le secteur des transports pour être utilisé dans d'autres organismes.

L'Objectif du transport durable est conçu pour aider les analystes des politiques et des programmes de développement durable du gouvernement fédéral, ainsi qu'aux principes de Transports Canada en matière de transport durable. Il est conçu comme un outil instructif incitant à la réflexion qui aboutira à des processus institutionnels intégrés par une considération exhaustive des questions analytiques soulignées dans l'Objectif. En 2004-2005, Transports Canada a élaboré une ébauche de l'Objectif pour étude et discussion au sein du Ministère; une fois qu'il sera mis au point, l'Objectif sera mis à l'essai dans trois études de cas afin d'obtenir une rétroaction sur son utilité et cerner les domaines qu'il y a lieu d'améliorer. L'Objectif du transport durable devrait sera mis au point d'ici 2006-2007.

Cours sur les capacités de développement durable

Dans sa Stratégie de développement durable 2004-2006 – le Ministère s'est égalèment engagé à offrit un cours sur les capacités de développement durable sur une base régulière aux gestionnaires et employés de Transports Canada partout au pays. Un atelier d'une journée portant sur un lendemain durable, les concepts du développement durable, et la manière dont ils sont appliqués à Transports Canada - a été conçu pour aider les gestionnaires et employés de Transports Canada à mieux saisir les principes fondamentaux, les processus et les répercussions du développement durable, et à se faire une idée plus éclairée du développement durable, de ses origines à son application courante à Transports Canada. Le cours dotera les participants des consaissances et des outils nécessaires pour intégrer des critères environnementaux sociaux et connaissances et des outils nécessaires pour intégrer des critères environnementaux sociaux et économiques à leurs responsabilités quotidiennes.

En 2004, Transports Canada a peaufiné le matériel du cours en fonction de la rétroaction reçue du cours pilote en 2002. Les instructeurs ont ensuite été sélectionnés par concours. Les prochaines étapes consisteront à diffuser l'existence du cours et à l'offrir dans les deux langues officielles aux bureaux de Transports Canada partout dans le pays, à compter de l'hiver 2005.



et activités. Ministère peut faire pour mieux intégrer le développement durable à ses politiques, programmes comprend des produits à livrer et des mesures de rendement concrètes, et définit ce que le pour la période 2004-2006, décrit un ensemble de principes pour le développement durable, la durabilité, définit sept défis stratégiques (voir l'encadré ci-contre) et 32 engagements concrets apprises dans le cadre des deux premières. Elle introduit de nouvelles précisions sur le concept de stratégie triennale consécutive du Ministère et elle vient consolider les réalisations et leçons La Stratégie de développement durable de Transports Canada 2004-2006 est la troisième

UUZ\ks.cgc.ca\SDD propos de la Stratégie de développement durable de Transports Canada, consulter le site ont été signalées comme étant achevées ou en bonne voie. Pour plus de renseignements à surveiller les progrès respectifs. Pour l'exercice 2004-2005, plus de 85 % des 173 cibles Chacun des engagements a ses propres cibles et mesures de rendement afin de pouvoir mieux

Mature en charge du chauffage de l'aérogare de Suite.

uniquement par la chaudière électrique de l'aérogare. Avant la mise en œuvre de ce projet, l'air frais était amené à l'intérieur du bâtiment et chauffé Solar Wall®, économique et écologique, emploie l'énergie solaire pour chauffer les bâtiments. développement durable de Transports Canada de 2004-2006 sous l'engagement 7.3. Le système de l'aérogare a été modifié dans le cadre du projet SolarWall°, désigné dans la Stratégie de Canada à protéger l'environnement naturel, le système de chauffage à chaudière électrique l'Aéroport Churchill dans le nord du Manitoba. En conformité avec l'engagement de Transports Lun des projets de développement durable les plus récents de Transports Canada est celui de

d'interrompre le chauffage solaire lorsque celui-ci n'est pas nécessaire. et les travailleurs des transporteurs aériens. Au cours des mois d'été plus chauds, il est possible de ventilation actuel afin que la température intérieure soit confortable pour le public voyageur des ventilateurs et des clés de réglage. Cet air chaud est alors circulé dans l'édifice par le système enfermé dans une chambre de répartition d'air à voûte, suspendu et aspiré dans la station par le bâtiment. Les panneaux métalliques chauffent l'air et à mesure que l'air se réchauffe, il est est ainsi tité par de petits trous dans le revêtement en un espace étroit situé entre le mur et réchauffe l'air près de sa surface. Le ventilateur crée une pression négative et l'air extérieur de l'aérogare de 1 080 mètres carrés. Ce revêtement métallique est chauffé par le soleil, ce qui En novembre 2004, on a installé du revêtement métallique de couleur foncée sur le mur sud

se chiffrer à 4 570 \$ par année et les coûts devraient être récupérés sur 12,9 ans. période de trois ans à partir de janvier 2005. Les économies prévues pour le Solar Wall® devraient en mars. Il s'agit d'un projet pilote et les économies de coût réelles seront enregistrées sur une lorsque le ciel est couvert et de 26°C lors des journées ensoleillées en janvier, et jusqu'à 38°C Do 81 su rorival la nes environs de la surveillance initiale du mur solaire a démontré des températures dans les environs de 1800.



Politique du développement durable

La Direction de la politique du développement durable comprend trois divisions: Développement durable; Changement climatique et politique de l'air pur; et Analyse du transport durable. Sa principale responsabilité réside dans l'élaboration et l'analyse de stratégies et de politiques pour la promotion du transport durable et, plus particulièrement, la recherche de solutions aux problèmes du changement climatique dans le secteur des transports.

A. Développement durable

Développement durable préconise un équilibre entre les facteurs économiques, sociaux et environnementaux. Eu égard au rôle fondamental des transports pour la prospérité économique du pays et la qualité de vie des Canadiens, il est absolument essentiel d'intégrer le développement durable aux politiques, programmes et activités de Transports Canada. La Stratégie de développement durable de Transports Canada, l'Objectif du transport durable et le cours des capacités en développement durable sont trois initiatives qui visent à l'atteinte de ce but.

Stratégie de développement durable 2004-2006

La Stratégie de développement durable 2004-2006 — ept dégiques

- 1. encourager les Canadiens à choisir les modes de transport plus durables;
- 2. renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences;
- δ . accroître l'efficacité du réseau et optimiser les choix modaux;
- 4. améliorer l'efficacité des véhicules, des carburants et des infrastructures de ravitaillement;
- δ . améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants;
- 6. améliorer les décisions prises par les gouvernements et le secreur des transports;
- améliorer la gestion des opérations et des terres de Transports Canada.



du milieu universitaire et de l'industrie. Emissions Reduction), Transports Canada cherchera à faire participer des partenaires canadiens au transport aérien (PARTNER - de l'anglais Partnership for Air Transportation Noise and participation canadienne au Partenariat pour la réduction du bruit et des émissions attribuables participe également aux activités du centre. Dans le cadre des efforts déployés pour augmenter la Institute of Technology, qui englobe neuf universités. Un réseau très étendu d'affiliés industriels être entreprises pour contrer ces effets. Le centre d'excellence est dirigé par la Massachusetts les effets sur la santé et le bien-être des émissions à un niveau où des actions appropriées peuvent également à réduire l'incertitude sur des enjeux émergeants liés aux répercussions climatiques et main-d'œuvre pour améliorer l'environnement, la mobilité et l'économie mondiale. Il cherche technologiques ainsi que des progrès aux niveaux opérationnel, politique et sur le plan de la recherche qui utilise tout un éventail de capacités des intervenants pour favoriser des percées s'est joint à la FAA et à la NASA en tant que commanditaire. Le centre est un organisme de aéronefs et des émissions de l'aviation (PARTNER). Au printemps 2004, Transports Canada (ASAN) en tant que commanditaire du centre d'excellence (CE) pour l'atténuation du bruit des Administration (FAA) des Etats-Unis et de la National Aeronautics and Space Administration Centre d'excellence: Transports Canada poursuit ses travaux auprès de la Federal Aviation

entier. PACI les a traduits dans plusieurs langues pour leur diffusion et utilisation dans le monde équilibrée à la gestion du bruit des aéronefs. Ces documents ont été diffusés au Canada et - Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement et le Guide pour une approche carburant et de réduire les émissions, le Manuel de planification des aéroports (Doc 9184) partie 2 la circulaire 303 de l'OACI intitulée Occasions opérationnelles de minimiser la consomnation de savoir-faire pour l'élaboration des documents d'orientation publiés par l'OACI/CAEP, y compris question des répercussions environnementales de l'aviation. Transports Canada contribue son civile internationale (OACI). Par le biais de ses divers groupes de travail, l'OACI s'occupe de la du Comité de protection environnementale de l'aviation (CAEP) de l'Organisation de l'aviation Organisation de l'aviation civile internationale: Transports Canada est un membre actif

laboratoire mobile de surveillance de l'air passe environ 12 mois à un aéroport pour obtenir un en train de consolider ses partenariats avec les administrations aéroportuaires canadiennes. Son Partenariat avec les administrations aéroportuaires: Transports Canada est continuellement



devraient paraître en 2006. Pearson à Toronto. Les résultats de cette étude d'avril 2005 à l'Aéroport international Lester B. étude exhaustive sur la qualité de l'air à compter la qualité de l'air. On à l'intention de mener une fluctuations saisonnières qui risquent de détériorer vaste éventail de données de base et rechercher les



Relations internationales et nationales

Étude sur le réseau des Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent : En mai 2003, Transports Canada et le Department of Transportation des États-Unis ont signé un Mémoire de coopération dans le but de procéder à une évaluation sur une période de 30 mois du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Le Ministère et son homologue américain, de concert avec le U.S. Army Corps of Engineers, le U.S. Fish and Wildlife, Environnement Canada, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent du Canada et la St. Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis travaillent pour effectuer une étude de la navigation dans la région. L'étude vise à évaluer les besoins futurs en d'infrastructure de la navigation dans la région. L'étude vise à l'ingénierie, à l'économie et à l'environnement, dans la mesure où ils s'appliquent à l'infrastructure du transport maritime dont dépend la marine marchande. En juin 2004, le calendrier de l'étude a été prolongé, et elle devrait conclure en octobre 2006. Sous la direction du groupe de Politique maritime de Transports Canada, Affaires environnementales préside le volet environnemental de l'initiative de concert avec les États-Unis.

L'équipe chargée du volet environnemental préparera un rapport décrivant l'écosystème et la manière dont il a changé et prévoira, dans la mesure du possible, les changements auxquels on peut s'attendre dans les 50 années à venir. Elle tiendra compte de la manière dont les décisions prises à propos de l'avenir du réseau maritime pourraient affecter les changements prévus au niveau des écosystèmes. Le rapport de l'étude sur le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, y compris pour ce qui est des volets technique, économique et environnemental, devrait être prêt dès l'automne 2006.

publiée comme document d'orientation de la Society of Automotive Engineers. manutention de carburant d'aéronet, de manière à en faire une seule norme mondiale qui sera à l'échelle mondiale, y compris de la norme de l'Association canadienne de normalisation sur la manutention du carburant à l'échelle mondiale. Le comité envisage l'harmonisation des normes (IATA) et du comité correspondant chargé de normaliser tous les aspects du remisage et de la Canada est membre d'une initiative parrainée par l'Association du transport aérien international sec et conforme aux spécifications aux aéronefs. Dans le cadre de travaux connexes, Transports distribution du carburant, et aux aspects techniques de la distribution de combustible propre, aux déversements de carburant, aux questions environnementales liées au remisage et à la dans le secteur de l'aviation, y compris en ce qui a trait aux interventions en cas d'éco-urgence, 2005, il s'agit d'une norme exhaustive touchant tous les aspects de la manutention du carburant manutention et distribution des carburants d'aviationdans les aérodromes. Révisée en mai a rédigé la norme B836 de l'Association canadienne de normalisation (CSA) - Entreposage, du milieu de la manutention, du stockage et de la réglementation des carburants d'aéronef et même nom) de l'Association canadienne de normalisation (CSA). Ce comité regroupe des experts la manutention et la distribution de carburant d'aéronef est un membre actif d'un comité (du Association canadienne de normalisation : Le Comité ministériel technique sur le remisage,

comprendre les effets que les émissions de l'aviation risquent d'avoit sur la troposphère supérieure comprendront l'élaboration et l'évaluation de méthodes d'échantillonnage en vol pour mieux et l'Université de York pour le volet de modélisation des émissions de l'étude. Les travaux (ORNO) satissé des partenariats avec le Conseil national des recherches du Canada (CNRC) de recherche et à des organismes de plus grande envergure. La Direction de l'aviation civile du caractéristiques propres à l'espace aérien canadien, tout en reliant ce travail à des programmes et étudiant les mouvements des polluants et leurs effets sur la formation d'ozone suivant les des inventaires des émissions, recensant des occasions de réduire les émissions dans la pratique, Laviation et l'air pur: Le Ministère a poursuivi des recherches en 2004-2005 en dressant

un rapport final sera rédigé d'ici 2006. des constatations, qui seront décrites dans tous les détails. La collecte de donnéesest achevée et stratégiques pour améliorer la prestation des services ferroviaires seront proposées en fonction de se procurer des infrastructures et des équipements plus écologiques et durables. Des options concurrentiels et à investir dans les capacités existantes et nouvelles, y compris pour ce qui est une influence sur la capacité des compagnies ferroviaires canadiennes à offrir des services canadienne. Lanalyse évaluera la mesure dans laquelle le régime fiscal canadien exerce d'examiner le rapport entre le régime fiscal et l'investissement pour l'industrie ferroviaire Réseau ferroviaire: Transports Canada a entrepris en 2004 une étude sur deux ans en vue

trait aux émissions atmosphériques. de croisière relevant de la compétence du Canada (TP14202), qui renferme des dispositions ayant revue les Lignes directrices en matière de prévention de la pollution pour l'exploitation des navires 2006. En janvier 2005, Sécurité maritime (de concert avec Environnement Canada) a passé en dispositions réglementaires remaniées incorporant l'annexe seront mises en œuvre en 2005la pollution de l'atmosphère par les bâtiments de l'Organisation maritime internationale. Des des dispositions de l'annexe VI de la Convention MARPOL, Règles relatives à la prévention de a mis au point un document de travail et mené des consultations publiques en vue d'appliquer Le secteur maritime: En 2004-2005, le groupe de Sécurité maritime de Transports Canada

et la région inférieure de la stratosphère.



Carpool Connection est un programme de site Web élaboré par le personnel de la région de l'Ontario pour mettre en correspondance les conducteurs et les personnes s'intéressant su covoiturage. Une fois qu'il sera en fonctionnement en 2005, ce site Web sera accessible à toutemployé d'un ministère fédéral localisé au 4900 (Édifice fédéral Joseph Sheppard) ou au organismes), et comportera des hyperliens vers d'autres sites pertinents. Diverses initiatives de communication et de sensibilisation sont prévues pour la promotion du site. Celui-ci a été créé en réponse aux résultats d'un sondage sur les pratiques de covoiturage, qui ont révélé que les employés s'intéressaient au covoiturage mais avaient de la difficulté à trouver des arrangements compatibles. Le travail comprenait l'adaptation d'un logiciel analogue à celui qui est en usage compatibles. Le travail comprenait l'adaptation d'un logiciel analogue à celui qui est en usage pilote sera envisagée en fonction de l'examen des résultats du pilote.

Partenariats pour l'énergie propre

En 2004-2005, Transports Canada a reçu un financement d'Environnement Canada pour ses engagements au volet Stratégie sur la qualité de l'air transfrontalier pour l'air pur. Transports Canada est habilité à réglementer les émissions provenant des secteurs aérien, ferroviaire et maritime. Une série de mesures sont envisagées afin de réduire les émissions dans ces domaines:

Sommet annuel sur le smog 2004: Pour la cinquième année consécutive, des représentants des gouvernements fédéral, provincial et municipaux dans la région du Grand Toronto (RGT) se sont joints à ceux de la Ville de Toronto pour rendre compre des progrès réalisés et annoncer mesures sont prises dans la RGT pour faire échec au smog et à ses répercussions connexes sur la santé et l'économie. Le Conseil de l'air pur de la RGT (CAP-RGT) est un groupe de travail intergouvernemental dont le mandat consiste à élaborer des initiatives conjointes sur la qualité de l'air dans la RGT et à établir des liaisons avec les municipalités partout au pays afin de définir des pratiques exemplaires visant à réduire le smog. En 2004, Transports Canada a aidé le CAP-RGT à préparer la publication intitulée A Model Clean Air Plan for the Living City. Ce modèle doit servir d'orientation aux gouvernements municipaux, leur proposant un modèle d'approche intégrée pour la réduction de la pollution atmosphérique.



Programme Econavette

quelques-unes des activités qui se sont déroulées au cours de l'exercice : de la demande en transport, ainsi qu'à l'occasion d'événements tels le Sommet sur le smog. Voici dépliants ont été distribués par le biais des organisations qui s'occupent d'initiatives de gestion bout à l'autre du pays qui pourraient s'intéresser au Programme Econavette. Pour l'instant, les élaboré et commencé à diffuser un dépliant publicitaire visant à renseigner les employeurs d'un tout en servant de fondement à l'expansion du programme. Au cours de l'exercice, le Ministère a notamment élaboré une ébauche de stratégie de communication qui continuera d'être peaufinée, Le Programme Econavette a considérablement évolué au cours de cette année. Le Ministère a

- et originales de promouvoir les possibilités de transport durable. Canada, l'événement a été conçu pour aider à trouver des façons novatrices Summit à Toronto (septembre 2004). Organisé par le Sierra Club du Une présentation sur le Programme Econavette - offert lors du New Mobility
- ateliers de formation est au nombre des résultats de l'évaluation. employeurs éventuels de la RGT que l'on pourrait cibler pour de futurs que le programme a suscité chez les employeurs importants. Une liste des Econavette dans la région du Grand Toronto (RGT) en mesurant l'intérêt lucratif qui a son siège à Toronto – pour aider à diffuser le Programme >> Collaboration avec le Clean Air Partnership, une organisation sans but
- d'une série d'employeurs, représentant le secteur public aussi bien que le privé. autre atelier de la sorte à Winnipeg dans l'intention d'attirer des participants de 12 ministères fédéraux distincts. Des projets sont en cours pour organiser un Un atelier de formation offert à Ottawa en avril 2004 regroupait des représentants



F. Travail avec d'autres organismes

La promotion des partenariats, la collaboration et l'établissement et le maintien des réseaux constituent des aspects décisifs pour le travail de la direction. Voici quelques faits saillants des efforts de collaboration et de partenariat que Programmes environnementaux a entrepris au cours de l'exercice 2004-2005.

Programme de laissez-passer de transport en commun

Le Programme de laissez-passer de transport en commun est une initiative entreprise de concert avec les entreprises de transport de la région de la Capitale nationale (BCN) afin d'encourager les employés fédéraux à utiliser les transports publics en leur offrant un laissez-passer annuel à un tarif réduit. Il s'agissait au départ d'un projet pilote où l'on procédait à des retenues salariales dans quatre ministères, dont Transports Canada. Le projet pilote ayant été couronné de succès, Transports Canada a négocié une entente avec OC Transpo afin de permettre à tous les ministères et organismes fédéraux de la RCN de bénéficier de laissez-passer annuels avantageux au moyen de retenues salariales. La Société de transport de l'Outaouais (STO) a quant à elle opté pour encourager les employés fédéraux résidant au Québec à se prévaloir de son programme existant encourager les employés fédéraux résidant au Québec à se prévaloir de son programme existant de paiement préautorisé.

Le 26 novembre 2004, le nouveau programme élargi de laissez-passer de transport en commun a éré lancé au moyen d'un communiqué de presse et d'un événement organisé sur la Colline parlementaire, auquel ont assisté les ministres Brisson et Dion et des représentants d'OC Transpo, de la STO et de Transports Canada. En janvier 2005, des lettres ont été transmises

Travailler ensemble...

Les liens naturels qui existent entre le Défi d'une tonne et le Programme Éconavette ont abouti à une série d'activités de promotion en commun. Par exemple, des hyperliens ont été affichés sur les sites Web des deux programmes et des connexions initiales ont été établies entre le Défi d'une tonne et la passerelle des Carrefours du changement climatique; le Programme Éconavette a été également mis en vedette lors de l'atelier du Défi communautaire à Ottawa en novembre 2004.

à tous les 86 ministères et organismes fédéraux de la RCN, les invitant à adhèrer. Entre janvier et mars, six nouveaux ministères ont adhère at programme, qui continuera à attirer progressivement de nouveaux ministères en 2005-2006 jusqu'à ce que tous les ministères et organismes intéressés y soient inscrites.



sur son site Web un avis public de ce genre. ligne de compte dans la prise de décision. En 2004-2005, Transports Canada a délivré et affiché rassurer les intervenants et le public que les facteurs environnementaux sont bel et bien entrés en qui résume les constatations des effets particulièrement importants sur l'environnement, sert à avis public des effets environnementaux dès la conclusion d'une analyse approfondie. Cet avis, A compter du 1er janvier 2004, les ministères et organismes fédéraux sont tenus de préparer un

domaine continueront d'être encouragés au sein du Ministère. matériel didactique actuel. La sensibilisation aux EES et le renforcement des capacités dans le desoin. Au cours de cette période, Transports Canada a également entrepris de réviser son avaient reçu la formation nécessaire sur les EES, et cette formation continue d'être offerte au Québec de Transports Canada. Au 31 mars 2005, plus de 168 employés de Transports Canada l'Administration centrale de Transports Canada, et une en français au bureau de la région du ou du Cabinet. Trois séances de formation se sont déroulées en anglais, une en français à qui participaient à la préparation ou à la coordination de propositions à l'intention du Ministère supplémentaires en EES ont été offertes au cours de l'année aux employés de Transports Canada Formation en matière d'évaluation environnementale stratégique: Cinq séances de formation

la demande de renseignements et en simplifier la gestion. amélioré le système de suivi des EES en le transférant au logiciel Microsoft Access® pour faciliter Système de suivi de l'évaluation environnementale stratégique: Transports Canada a

Cabinet. La dernière évaluation de la qualité indiquait un degré de complétude très élevé. et les analyses approfondies sont présentes pour toutes les propositions soumises à l'étude du effectuées de manière à assurer que tous les éléments exigés pour les évaluations préliminaires examens préliminaires et des analyses approfondies que la direction reçoit. Les évaluations sont du Cabinet. Affaires environnementales se charge d'effectuer des évaluations qualitatives des Ministère en matière d'EES – soulignant les initiatives, le rendement et la conformité à la directive et cessions présente au sous-ministre de Transports Canada un rapport sur le rendement du environnementales stratégiques: Deux fois l'an, le sous-ministre adjoint de Programmes Conformité du rendement et contrôle de la qualité en ce qui a trait aux évaluations



Evaluation environnementale stratégique

L'évaluation environnementale stratégique (EES) est un processus systématique pour l'évaluation des effets sur l'environnement de propositions de politiques, de plans et de programmes permetrant de s'assurer qu'elles tiennent compte de manière uniforme des questions d'ordre économique et social, et ce dès le début du processus décisionnel. Depuis la partution de la première directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des propositions de politiques, de plans et de programmes en 1990, le Ministère a adopté un certain nombre de mesures afin de promouvoit, d'entreprendre et de surveiller l'évaluation environnementale des propositions présentées à l'étude du Cabinet ou du ministre de Transports.

Transports Canada a procédé à un total de 43 analyses préliminaires pour les propositions de politiques, de plans et de programmes au cours de l'exercice financier 2004-2005. Une analyse détaillée a également été achevée et une autre a été amorcée durant cette période.

Vérification du Commissaire à l'environnement et au développement durable (CEDD) : À l'automne de 2003, le CEDD a entrepris la vérification de l'évaluation environnementale des propositions de politiques, de plans et de programmes fédéraux afin de : déterminer si le gouvernement fédéral applique la directive du Cabinet concernant les EES; mesurer les progrès effectués par les ministères et organismes fédéraux choisis pour ce qui est de respecter leurs engagements au chapitre des EES dans leur stratégie de développement durable; et cerner des exemples des pratiques les plus courantes d'EES au Canada et à l'étranger. Le rapport du Commissaire, déposé en octobre 2004, reconnaissait les progrès de Transports Canada et son leadership à l'heure de mettre en œuvre la directive du Cabinet et faisait valoit que le Ministère était bien équipé pour donnet suite à ses SEE. Voici quelques-unes des autres constatations à propos des activités de Transports Canada :

- un engagement et un leadership évident de la part de la haute direction tel que le démontre l'énoncé de principes du Ministère sur les EES adopté en 2001 (il doit être révisé en 2005-2006)
- un système de suivi uniforme des EES relevé comme exemple de pratique exemplaire en gestion des EES $\,$
- une formation et une orientation adéquares relevées comme pratique exemplaire au niveau des documents d'orientation

En réponse à l'observation du Commissaire voulant que les responsabilités de Transports Canada en matière d'EES soient plus claires en ce qui a trait aux exigences d'autorisation des évaluations préliminaires et des analyses approfondies, le Ministère a mis en œuvre de nouvelles exigences d'autorisation à l'intention des directeurs généraux/directeurs régionaux.



L'examen de la Loi et du Règlement sur l'évaluation environnementale

l'évaluation environnementale concernant les administrations portuaires canadiennes. administrations aéroportuaires et les sociétés d'Etat, ainsi que pour modifier le Règlement sur afin de passer en revue le règlement existant, d'élaborer de nouveaux règlements d'EE pour les Transports Canada a continué d'œuvrer avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale

Discours du Trône. environnementale et d'autres ministères afin d'intégrer les changements recensés dans le plus efficace. » Transports Canada travaille actuellement avec l'Agence canadienne d'évaluation provinces et les territoires à mettre en place au Canada un processus d'évaluation unique et propre cour. Il consolidera les évaluations environnementales fédérales, et œuvrera avec les Le Discours du Trône de 2004 précisait : « Le gouvernement doit faire le ménage dans sa

projet ne soit approuvé. gamme d'activités de développement seront soigneusement évalués et envisagés avant qu'un un processus moyennant lequel les effets environnementaux et socioéconomiques de toute une Une fois en vigueur, cette loi viendra remplacer la LCPE aux territoires du Yukon et créera avant qu'elle ne puisse entrer en vigueur. Transports Canada participe activement au processus. Bien que la loi ait été sanctionnée en 2003, plusieurs règlements devront être mis au point nations du Yukon ont participé à un processus pour élaborer cette loi et le règlement connexe. gouvernement du Canada, le gouvernement territorial du Yukon et le Conseil des Premières Loi et Règlement sur l'évaluation environnementale et socioéconomique au Yukon: Le

brov ub 19 esiring esh noiger saluations environnementales — Travailler ensemble dans la

pont de la présence de la spartine pectinée dans l'espoir de les éloigner de ces zones vulnérables. l'espèce. Le promoteur a également consenti à installer des écriteaux afin d'avertir les usagers du l'empreinte du deuxième pont de façon à créer une zone tampon entre la zone de construction et de déplacer l'un des ponts afin de contourner la zone vulnérable et de réduire autant que possible options d'atténuation des effets et, par le biais de ses négociations avec le promoteur, on a décidé provinciale, a été recensée dans deux des sites. Transports Canada a envisagé de nombreuses Bien qu'aucune espèce visée par la LEP n'ait été identifiée, la spartine pectinée, espèce en péril entrepris une enquête sur les espèces végétales rares qui se trouvaient dans les huit sites proposés. Loi sur les espèces en péril (LEP). À la demande de Transports Canada, le promoteur du projet a Canada a fait connaître au Ministère la présence soupçonnée d'espèces protégées en vertu de la de Medicine Hat (Alberta). Pendant le processus de coordination fédéral, Environnement LCEE pour huit projets de ponts devant traverser le cours d'eau Seven Person Creek, à proximité Transports Canada a récemment été tenu d'effectuer une EE conformément aux exigences de la

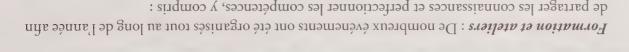


Examen préalable par catégorie: Un examen préalable par catégorie est un outil utilisé pour simplifier l'évaluation environnementale de projets qui ont des caractéristiques en commun, par exemple sur le plan de la portée, des activités, de l'emplacement, du promoteur et du milieu ambiant. En vertu de la LCEE, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) peut déclarer qu'un rapport constitue un « examen préalable par catégorie » si les projets de la catégorie décrite dans le rapport ne sont pas susceptibles de causer d'importants effets nocifs environnementaux lorsque les normes de conception et les mesures d'atténuation décrites dans le rapport s'appliquent.

Le Ministère a travaillé en étroite collaboration avec d'autres ministères fédéraux, y compris Pêches et Océans Canada, Environnement Canada et Agriculture et Agroalimentaire Canada, afin d'élaborer des rapports d'examen préalable par catégorie pour des projets liés à l'ostréiculture, les buses enchâssées, les stations hydrométriques ainsi que des projets à petite échelle pour l'amélioration de la qualité de l'eau et des infrastructures hydriques.

Protocoles d'entente avec les commissions pétrolières en mer dans les régions touchées par l'accord: Le 9 février 2005, le ministre des Transports a conclu deux protocoles d'entente (PE) sur l'évaluation environnementale coordonnée et concomitante et des processus de réglementation pour les projets d'exploitation pétrolière en mer dans les régions visées par l'accord – Nouvelle-Écosse, et Terre-Neuve et le Labrador. Les protocoles d'entente sont censés encourager la coopération parmi les signataires participant à l'approbation des projets pétroliers et gazéifères en met, à encourager une communication efficace entre les promoteurs et les responsables de la réglementation pendant le développement d'une application, de promouvoir la certitude et la prévisibilité du processus, ainsi que d'établir un processus d'examen concomitant pour tous les organismes de réglementation afin d'éviter le double emploi et les retards dans les projets.

Ententes de l'Environnement fédéral et provinciaux ont signé il y a quelques années déjà un certain nombre d'ententes de coopération en matière d'évaluation environnementale. Ces ententes étaient conçues pour promouvoir la coopération entre le Canada et les provinces pour ententes étaient conçues pour promouvoir la coopération entre le Canada et les provinces pour l'évaluation environnementale bilatérale des projets afin d'en atriver à une plus grande efficacité et à optimiser l'utilisation des ressources, ainsi que pour établir l'imputabilité et la prévisibilité et à optimiser l'utilisation des ressources, ainsi que pour établir l'imputabilité et la prévisibilité et à optimiser l'utilisation des ressources, ainsi que pour établir l'imputabilité et la prévisibilité et à optimiser l'utilisation des ressources, ainsi que pour établir l'imputabilité et la prévisibilité et à prévisibilité et la prévisibilité et as prévisibilités des gouvernements fédéral et provinciaux. Certains de ces accords quinquennaux étaient censés prendre fin au cours de l'exercice financier et à maintenir les relations de travail améliorées qui en ont découlé. Les ententes renouvelées récemment apportées à la LCEE. Le Ministère a participé aux examens en vue du renouvellement de plusieurs de ces accords — plus particulièrement, ceux conclus avec l'Ontario, Terre-Neuve et le Labrador, la Nouvelle-Écosse, la Saskatchewan et l'Alberta.



- ont participé les employés de toutes les régions et de l'Administration centrale. mai 2004) – accompagnée d'une séance sur l'évaluation environnementale à laquelle Réunion annuelle nationale des agents environnementaux du Ministère (St. John's,
- des questions opérationnelles et stratégiques liées à la LPEN. 2004) – qui a permis aux participants de partager leur expérience sur Un atelier conjoint entre Pêches et Océans et Transports Canada (juin
- sur l'EE devrait se dérouler en octobre 2005 à Winnipeg. supplémentaires et de nouvelles procédures. Le prochain atelier national l'élaboration d'un nouveau système de suivi, des documents d'orientation responsabilités du Ministère. L'atelier a abouti à plusieurs initiatives, telles sur un dialogue national tout en poursuivant le débat sur les nouvelles Un atelier national sur l'EE (Toronto, novembre 2004), qui s'est concentré

annuelle auprès d'au moins une de ses régions ou directions. et procédures utilisées à l'échelle nationale. L'Administration centrale effectue une évaluation également au Ministère de veiller à ce que les EE soient effectuées conformément à des pratiques d'évaluation préalable du Ministère en fonction des dispositions de la LCEE. L'examen permet clients. L'évaluation qui se doit d'être systématique, documentée et objective, évalue les rapports préliminaires présélectionnés ainsi que des interviews avec les agents environnementaux et leurs des évaluations environnementales de Transports Canada comprend l'évaluation de rapports Programme d'assurance de la qualité: Le Programme d'assurance de la qualité (PAQ)

Pacifique avait fini d'adapter toutes les recommandations. région du Pacifique et dans l'ensemble de Transports Canada. En septembre 2004, la région du recommandations pour améliorer la qualité globale des évaluations environnementales dans la La région du Pacifique a fait l'objet d'une évaluation PAQ en novembre 2003, d'où des

l'atelier national sur l'évaluation environnementale en novembre 2004. descriptions de projet, etc.) – les résultats ont été présentés aux agents environnementaux lors de (p. ex., déterminer l'opportunité des activités, la pertinence de la LCEE, la complétude des de janvier 2003 à juin 2004. Dans ce contexte, on a évalué une série d'exigences de conformité effectué une évaluation de l'assurance de la qualité dans la région de l'Atlantique pour la période En novembre 2004, l'Administration centrale, avec le concours de la région du Pacifique, a

La Loi sur la protection des eaux navigables dans la Loi sur la région de l'Atlantique

Depuis l'avènement du programme de la LPEN, les régions de Transports Canada ont participé de plus près à des études exhaustives et à des commissions d'étude. Pour l'exercice financier 2004-2005, la région de l'Atlantique a participé à deux commissions d'étude (étang bitumineux de Sydney et activités reliées à la catrière de roche de White Point), ainsi qu'à trois projets reliés au gaz naturel liquéfié (GNL).

En vertu de la LPEM, Transports Canada délivre désormais des licences pour les sites d'aquaculture — ce qui exige que le Ministère effectue des évaluations environnementales pour les projets de ce genre. Depuis la cession de cette responsabilité par Pêches et Océans Canada, Transports Canada a fait la transition sans anicroche vers l'industrie de l'aquaculture. La Direction générale des affaires environnementales et la Direction générale de la sécutité maritime représentent le Ministère au sein de ces comités polyvalents et de sa présence au sein de près pour resserrer les relations et établir le rôle du Ministère au sein de l'industrie. En plus de sa présence au sein des comités intergouvernemêntaux, la région de l'Atlantique a conclu un accord avec Pêches et Océans Canada (région de Terre-Neuveet du Labrador), établissant le rôle et la responsabilité du Ministère pour ce qui est des mesures d'atténuation et de surveillance des répercussions éventuelles des activités d'aquaculture sur le poisson et son habitat. Ces initiatives aquicoles ont consolidé les relations de travail internes aussi bien qu'externes dans la région de l'Atlantique.



Au fil de l'an dernier et coïncidant avec la cession du programme de la LPEN à Transports Canada, le gaz naturel liquéfié (GML) est devenu un sujet de grande actualité dans les Maritimes. La proximité de cette région aux sources d'approvisionnement en GML (Extrême Orient, Afrique, etc.), ses eaux profondes et ses ports ouverts à longueur d'année, ainsi que sa densité démographique relativement que le GML devienne un élément clé à l'heure d'augmenter le choix des sources d'énergie dont on dispose en Amérique global. Les responsabilités de Transports la fiabilité de l'approvisionnement énergétique global. Les responsabilités de Transports la fiabilité de l'approvisionnement énergétique global. Les responsabilités de Transports l'alinéa 5(1)a) de la Loi sur la protection des enux navigables, qui permet des ouvrages à Canada en ce qui a trait aux évaluations environnementales liées au GNL émanent de Canada en ce qui a trait aux évaluations des enux navigables, qui permet des ouvrages à l'alinéa 5(1)a) de la Loi sur la protection des enux navigables, qui permet des ouvrages à CANL et le quai adjacent. On s'attend à ce que plusieurs ministères fédéraux et les ministères de l'Environnement provinciaux participent au processus d'évaluation environnementale.

A l'heure actuelle, les décisions suivantes avaient été prises en vertu de la LPEN concernant des projets de GNL dans les Maritimes:

- De projet de GNL de Bear Head a fait l'objet d'une évaluation environnementale au niveau de l'examen préalable (un projet nouveau pour Transports Canada, depuis la cession de la responsabilité de Pêches et Océans Canada).
- De projet de GNL de Irving Oil a fait l'objet d'une étude approfondies.

 du paragraphe 28c) du Règlement sur la liste d'études approfondies.

Le projet GNL Keltic doit faire l'objet d'une étude approfondie à titre d'exigence minimale en vertu du paragraphe 28c) du Règlement sur la liste d'étude approfondie; cela dit aucune décision (étude approfondie ou examen par une commission) n'a été prise en vertu de la Loi en attendant que les autorités responsables soumettent leur rapport de décision ou leur lettre de recommandation au ministre de l'Environnement.



le Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées de la ${
m LCEE}...$ znab sérémuné noitasirotun no noitadordqa sau sritsméh seoqord abanas etroqenarT

environnementales de nouveaux types de projets. Par exemple un grand nombre d'EE dans les Les responsabilités du Ministère en vertu de la LPEN l'ont amené à effectuer des évaluations

région du Québec participe quant de la Vallée du Mackenzie. La développement du projet gazéifère du Nord s'occupant également du diamant, la région des Prairies et développement de mines de inəməligə participent des ponts – les deux régions correspondent à des projets liés à région des Prairies et du Nord région de l'Ontario et dans la plupart des EE effectuées dans la mollusques et crustacés). La l'aquaculture (poissons à nageoires, Pacifique sont désormais liées à régions de l'Atlantique et du

par année. Canada participait à une moyenne de 200 EE cession de la responsabilité de la LPEU, Transports EE avant que l'approbation ne soit délivrée. Avant la été données en vertu de la LPEU, et qui exige une pour ces EE est attribuable aux approbations qui ont l'exercice financier. La responsabilité supplémentaire des EE achevées ou en cours par le Ministère pour augmenté le nombre d'EE et compte pour 80 % et Océans Canada. Cette cession a sensiblement officiellement cédée à Transports Canada par Pêches la Loi sur la protection des eaux navigables (LPEA) a été Le 20 mars 2004, la responsabilité administrative de

gaz naturel liquéfié et la plupart des régions participent à des projets miniers. du Pacifique, du Québec et de l'Atlantique participent aux EE pour des projets concernant le à elle à des projets relatits à des ponts, à des barrages et à des usines hydroélectriques. Les régions

Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées de la LCEE. Pour l'exercice 2004-2005, le Ministère n'a pas délivré de nouvelles autorisations en vertu du

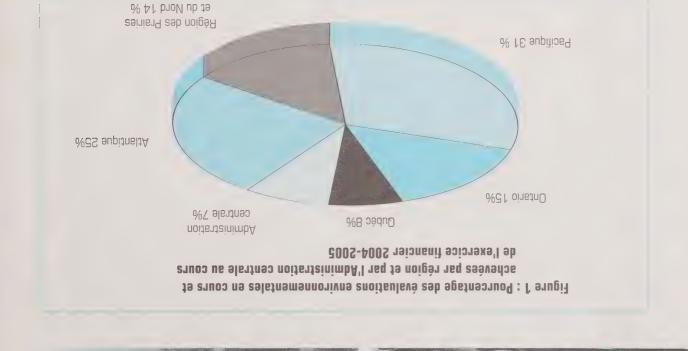
revendications territoriales du Nunavut et la Convention définitive des Inuvialuit. particulièrement la Loi sur la gestion des ressources de la Vallée du Mackenzie, l'Accord sur les régimes d'EE établis en vertu des accords sur les revendications territoriales du Nord – plus nombre d'évaluations environnementales en sa qualité de ministère expert, sous l'égide des Projet d'EE sous les régimes du Nord: Transports Canada a également participé à un certain

gouvernement fédéral et les Inuvialuit. Yukon Water Board et participe à l'élaboration d'un accord d'uniformisation des EE entre le Review Board, à la Sahtu Land and Water Board, à la Nunavut Impact Review Board et à la d'EE fournit également son avis de spécialiste à la Mackenzie Valley Environnemental Impact Inlet, et les projets miniers de Meadowbank, Doris North, Jericho et High Lake. Son équipe en vertu de la LCEE pour les projets miniers du Nord : projet portuaire et routier de Bathurst La région des Prairies et du Nord continue de participer à cinq études approfondies en cours



Transports Canada propose de financer un projet... Le Ministère participe à plusieurs programmes de contribution – ce facteur de déclenchement compre pour 11 % des EE effectuées par le Ministère. Les principaux programmes de contribution pour le Programme stratégique d'infrastructure routière, le Ponds canadien sur l'infrastructure stratégique, le Ponds canadien sur l'infrastructure stratégique, le Programme d'infrastructure frontalière, le Programme de contribution pour la sûreté maritime, le Programme l'infrastructure frontalière, le Programme de démonstrations en transport urbain, le programme Sur la route du transport durable (SRTD) et le Programme de démonstration de transport durable des marchandises. Les EE pour ces projets sont en général effectuées par les bureaux de l'Administration centrale.

Transports Canada détient un terrain qu'il se propose de vendre ou de louer pour un projet proposé... Seulement 4 % des EE effectuées chaque année sont déclenchés par la question des terres – cela comprend des projets tels le renouvellement d'un bail ou des ouvrages de construction ou l'exploitation dans des propriétés cédées en location par le Ministère.



Evaluations environnementales par facteur de déclenchement de la LCEE

construction et d'exploitation à des ports et aéroports ou d'autres propriétés du Ministère. que promoteur de projets d'EE tels l'assainissement des sites contaminés ou des ouvrages de seulement 5 % des EE effectuées par le Ministère. Transports Canada participerait en tant Transports Canada est le promoteur du projet... ce facteur de déclenchement compte pour



En 2004-2005, Transports Canada a participé à un total de 883 EE, dont 367 sont terminées et 516 sont toujours en cours. La plupart (853) des EE étaient des examens préalables, 21 des études approfondies et 9 des examens par une commission. Le tableau suivant résume le nombre d'EE pour chacun des facteurs de déclenchement de la LCEE et le camembert qui suit présente

L'èvaluation envivonnementale...

est une approche systématique qui identifie les effets environnementaux positifs et négatifs que l'on peut attendre d'un projet proposé avant de lui donner le feu vert. Cette démarche permet la modification d'une proposition de projet au besoin, afin de prévenir, d'éviter dans la mesure du possible ou de gérer les effets nocifs prévus. Les propositions peuvent également être cartément rejetées.

larépartition nationale du pour centage d'EE qui sont en cours et achevées pour les régions et l'Administration centrale au cours de l'exercice financier 2004-2005. Le nombre d'EE effectuées en 2004-2005 est à la hausse par rapport à 2003-2004, qui est un exercice assez représentatif des dernières années – ce changement serait attribuable au transfert à administrative pour la Loi sur la protection des eaux navigables (voir le texte qui s'y rapporte, ci-dessous).

(% 001) 888	919	Z9E	E88 : lstoT
(% 08) 704	677	522	uo noisedorque une approbation ou autorioation de Abaronisation énumérée dans le Règlement aux naises de la LCEE réglementaires désignées de la LCEE (Loi sur la protection des eaux navigables)
(% t) tE	6	52	serres des terres nebès eb uo endev eb esogong se terreins projet sel
(% 11) 86	99	643	təjonq nu nəonenif əb əzoqonq
(% S) ZÞ	3	tt	tajonq ub nuatomonq al taa
na 33'b letot andmoN ta saàvahas ta anoo (letot ub %)	Nombre d'EE	Nombre d'EE achevées	Facteur de déclenchement de la LCEE : Transports Canada



livág na sabágsa sal rus Respecter les obligations aux termes de la Loi

dès l'année prochaine. d'approche à Port Hardy. L'inventaire des ressources naturelles de Port Hardy devrait être dressé des risques en vertu de la LEP a été effectuée pour le projet de dégagement de la voie aérienne inventaire des ressources naturelles est en cours pour l'Aéroport de Sandspit, et une évaluation les lieux. La région du Pacifique effectue également des progrès de son côté à ce chapitre - un satisfaisant à l'Aéroport de Churchill, confirmant qu'aucune espèce en péril ne se trouvait sur terrestres de Pickering, alors que les régions des Prairies et du Nord ont dressé un inventaire propriétés. La région de l'Ontario a également dressé un inventaire (avril 2004) pour ses sites la région du Québec n'a trouvé que très peu d'espèces de l'annexe 1 dans les limites de ses espèces énumérées aux annexes 2 et 3, en plus de celles énumérées à l'annexe 1. Pour l'instant, le gouvernement fédéral au Québec et a élargi la portée de l'évaluation de manière à inclure les des ressources naturelles afin d'établir la présence des espèces énumérées sur les terres gérées par la conformité à la LEP. La **région du Québec** s'est employée activement à dresser des inventaires techniques et les sites actifs sur Internet pour l'obtention d'informations supplémentaires liées à and Research Tool), qui contient des liens vers la documentation sur le rétablissement, les fiches tanganna spirist de gestion et de recherche des espèces (SMARI) – de l'anglais Species Management à l'élaboration d'une base de données de recherche et de rapport sous forme d'un CD, que l'on en péril énumérées sur les propriétés fédérales à Terre-Neuve et au Labrador. Le projet a abouti de partage de coûts avec d'autres ministères fédéraux afin de déterminer la présence d'espèces aux termes de la LEP. Dans la région de l'Atlantique, le Ministère a participé à une initiative Transports Canada a effectué des progrès pour ce qui est de veiller à respecter ses obligations

termes de la LCEE. mener, offrent des informations précieuses au ministère et l'aident à remplir ses obligations aux Les informations découlant des études susmentionnées, ainsi que les outils élaborés pour les

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale

autorisation énumérée dans le Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées se propose de vendre ou de céder pour le projet; ou propose d'émettre une approbation ou est le promoteur d'un projet; propose de financer un projet; est le propriétaire de terres qu'il des quatre facteurs de déclenchement suivants est présent – c'est-à-dire, quand le Ministère: (LCEE). Aux termes de cette loi, le Ministère doit veiller à effectuer une EE chaque fois que l'un pour les projets proposés, conformément à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale Evaluation envivonnementale: Transports Canada effectue des évaluations environnementales

ge la LCEE.



Utilisation des sels de voirie: Aux termes de la LCPE 1999, le gouvernement du Canada a publié un code de pratiques pour la gestion environnementale des sels de voirie en avril 2004. Le code a pour but d'aider les administrations routières à mieux gérer les sels de voirie de façon à réduire leurs effets nocifs pour l'environnement, tout en maintenant la sécurité routière. Le personnel de Programmes environnementaux et de Sécurité routière de Transports Canada appuie ce code et s'engage à le respecter. Il est appliqué chaque fois que les circonstances l'exigent dans le cadre des activités courantes du Ministère.

Examen de la LCPE 1999: Transports Canada a activement participé au processus interministériel en prévision de l'examen parlementaire de cette loi. Le Ministère a cherché à veiller à un processus consultatif universel et transparent, qui tiendrait parfaitement compre des divers points de vue du secteur des transports. La LCPE 1999 stipule que la loi doit faire l'objet d'un examen parlementaire tous les cinq ans – le premier examen devrait débuter en 2005.

Loi sur les espèces en péril

La Loi sur les espèces en péril (LEP), approuvée par le Parlement en décembre 2002, est entrée en vigueur en trois phases distinctes. Avec la mise en œuvre de la phase finale en juin 2004, on assistait à l'entrée en vigueur des interdictions et de l'application de la loi. Le but de la LEP consiste à empêcher que les espèces (animales aussi bien que végétales) en péril ou menacées ne disparaissent ou ne soient extirpées de leur milieu naturel au Canada, ainsi qu'à contribuer aux efforts de rétablissement des espèces. Cette loi a également pour objet de gérer les espèces qui posent des préoccupations particulières afin de les empêcher de venir s'ajouter à la liste des espèces en péril ou menacées. La Loi contient une liste des espèces en péril sous le titre d'annexe I – une liste officielle des espèces à laquelle la Loi s'applique et qui sont entièrement protégées (contient une description de leur lieu de résidence et de leur habitat critique).

Les répercussions de la LEP pour les ministères fédéraux sont très diverses, et il appartient à chacun des ministères et organismes de déterminer si une espèce énumérée dans la liste (sa résidence ou son habitat critique) est présente sur les terres ou les eaux qu'ils administrent. Pour les espèces énumérées comme étant en péril, menacées ou disparues, des stratégies de rétablissement et des plans d'action sont mis en place selon un calendrier donné. Les ministères fédéraux ayant des espèces énumérées sur leurs terres participent au processus d'élaboration de ces stratégies et plans d'action. Aux termes de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE), les ministères fédéraux effectuant des évaluations environnementales des projets proposés doivent pat ailleurs veillet à ce que les dispositions de la LEP entrent en ligne de compte dans leur évaluation, et que les mesures d'atténuation appropriées soient prises pour protéger ces espèces ét leur habitat.



Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

du glycol et du sel de voirie et l'examen parlementaire de la LCPE (1999). lièces à la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) (LCPE 1999), dont l'utilisation Au cours de 2004-2005, Transports Canada s'est penché sur un certain nombre de questions

doit pas dépasser une limite de concentration totale de 100 mg/l. l'industrie. Selon la LCPE (1999), le niveau de glycol à un point de décharge des effluents ne normes et des directives précises relatives à la qualité de l'eau qui doivent être respectées par surveillance de l'eau, les lois fédérales, provinciales et municipales contiennent quant à elles des aquatique. Bien que la législation environnementale existante n'impose pas explicitement la est encore plus grave, c'est qu'il se mélange aux eaux de ruissellement, compromettant la vie des aéronefs à des fins de sécurité. Il arrive que le glycol contamine l'air et l'eau, mais ce qui dures, les compagnies aériennes vaporisent un liquide chauffé à base de glycol sur la surface Utilisation du glycol: Avant le décollage des vols dans des conditions hivernales particulièrement

ruissellement à ses aéroports. Des programmes de surveillance de la qualité de l'eau ont également Transports Canada a entrepris un programme d'échantillonnage et d'analyse des caux de En vue d'assurer que les effluents des aéroports n'aient pas d'effets nocifs pour l'environnement,

avec: env@tc.gc.ca. propos de ce programme ou pour obtenir un exemplaire du rapport, veuillez communiquer annuel 2004-2005 du Programme de surveillance du glycol. Pour plus d'informations à et des plans concrets pour l'atténuation du glycol – dont les détails sont énoncés dans le rapport canadiennes, qui ont mis en œuvre, de concert avec les compagnies aériennes, des procédures été établis par les administrations aéroportuaires locales et les administrations aéroportuaires

phase finale, a pris fin en 2005. première phase du projet SGLDA s'est achevée en 2003-2004 et la phase II, qui est aussi la un aéroport à partir du moment de leur application et au-delà, après le départ de l'aéronef. La de ce modèle consisterait à surveiller la dissémination de produits de dégivrage à la surface à d'un modèle de système de gestion des liquides de dégivrage aux aéroports (SGLDA). L'objectif Transports Canada a entrepris un projet pour obtenir des données à l'appui de l'élaboration

directives pour les activités de dégivrage des aéronefs à l'échelle mondiale. (SAE). Le groupe comprend des représentants du monde entier qui travaillent à élaborer des pour le dégivrage des installations, sous-comité G-12 de la Society of Automotive Engineers Transports Canada est un membre actif du Groupe de travail des procédures opérationnelles



E. Directives, règlements et politiques

Toute une gamme d'outils, allant des directives aux politiques et aux règlements, sont utilisés à l'appui des travaux de la direction générale, du Ministère et au-delà. Ceux qui sont pertinents au travail de la Direction des programmes environnementaux sont mis en relief ci-après, assortis d'une description des réalisations, progrès et activités qui se sont déroulés au cours de l'exercice 2004-2005.

Directives canadiennes sur la qualité de l'eau potable

Au Canada, la responsabilité de fournir une eau potable propre, sécuritaire et fiable au public appartient en général aux gouvernements provinciaux et territoriaux. Le gouvernement fédéral est responsable quant à lui d'assurer l'innocuité de l'eau potable fournie sur ses propres terres et de veiller à l'approvisionnement de ses installations. Transports Canada travaille en ce moment avec plusieurs autres ministères fédéraux afin de produire un document d'orientation qui servira de complément aux directives actuelles sur la qualité de l'eau potable. Le document devrait être affiché sur le site Web de Santé Canada d'ici 2006. Transports Canada élaborera un programme d'eau potable en fonction de ces directives.

Plusieurs employés de Transports Canada ont participé à un atelier organisé par Santé Canada en février 2005 sur des questions touchant l'eau potable intéressant le fédéral. Au cours de cet atelier, les difficultés liées à la distribution d'eau potable et des approches susceptibles d'améliorer la capacité de Santé Canada à aider les fournisseurs fédéraux d'eau potable ont été étudiées. Les résultats seront eux aussi intégrés au futur programme d'eau potable de Transports Canada.



D. Activités de sensibilisation

l'environnement et TC Express. initiatives concrètes consacrées à améliorer la sensibilisation : la Semaine canadienne de programmes et initiatives comprennent un volet sensibilisation. Nous relevons ci-après deux La direction générale a entrepris une série d'activités de sensibilisation - et de nombreux

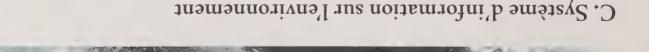
La Semaine de l'environnement

(PTVP) et ils se sont prévalus d'un service gratuit pour la mise au point de leurs vélos. certains véhicules à carburant de rechange du Programme de véhicules à technologie de pointe informations sur les pistes cyclables). Les employés ont également eu l'occasion de voir de près et Citizens for Safe Cycling (offrant des conseils utiles pour la sécurité en vélo ainsi que des utiles pour économiser l'énergie), Home Depot (faisant la promotion de produits écologiques) relief sa stratégie de réduction des pesticides), Ressources naturelles Canada (offrant des conseils pour présenter leurs initiatives environnementales – y compris la ville d'Ottawa (mettant en organisant une série d'événements dans ce contexte. En 2004, plusieurs exposants y ont assisté de juin. Transports Canada y participe chaque année et cherche à augmenter la sensibilisation en La Semaine canadienne de l'environnement a lieu chaque année au cours de la première semaine

d'une cérémonie spéciale de distribution des prix organisée par la ville d'Ottawa. deuxième de sa catégorie pour une cinquième année consécutive – une réalisation reconnue lors inscrits pour relever le défi en 2004, Transports Canada (Administration centrale) s'est classé auxquelles Transports Canada contribue chaque année. Avec un total de 821 employés s'étant Le Déft transport est au nombre des principales activités de la Semaine environnementale

Tenir les gens au courant

du consommateur, ainsi que les ateliers de la région de l'Ontario sur la destination durable. une gamme de sujets, y compris le Défi d'une tonne, le transport des marchandises et les choix penchent sur les trois piliers du développement durable. Jusqu'ici, les articles ont couvert toute de la direction générale à la seule condition qu'elles soient instructives, bien rédigées et qu'elles se du développement durable en 2004, et elle accepte désormais des contributions de tous les services réussite de ces programmes sous la rubrique « Coin vert ». Cette rubrique a été rebaprisée Coin des articles éducatifs sur les enjeux environnementaux aussi bien que des informations sur la 1997, la Direction des programmes environnementaux et les bureaux régionaux y ont contribué employés et le public en général au courant d'une série d'initiatives liées au transport. Depuis TC Express est un bulletin électronique national produit par Transports Canada pour tenir les



Programmes environnementaux a élaboré une proposition conceptuelle pour la création d'un système d'information sur l'environnement (SIE). Ce système intégrera des informations provenant de divers ensembles de données. L'application rassemblera des données textuelles et spatiales hébergées dans une série de bases de données différentes que l'utilisateur pourra seront géoréférencées et affichées en une série de couches différentes que l'utilisateur pourra parcourir une à une. L'information sera affichée au moyen d'une interface cartographique et diffusée sur l'Intranet de Transports Canada dans tout le pays à l'intention des spécialistes des diffusée sur l'Intranet de Transports Canada dans tout le pays à l'intention des spécialistes des biensimmobiliers et de l'environnement.

Une étude de faisabilité conclue en mars 2005 recommandait la mise sur pied d'un projet pilote sur les couches de terre (Land Layer Pilot Project) qu'il s'agirait d'élaborer en vue de valider le principe. Les activités du projet comprendront la conversion de la base de données du système de registre des biens, le géo-référencement des plans des biens fonciers, l'intégration des données correspondantes et la création d'une interface graphique personnalisée. Le système ainsi planifié permettra au Ministère de répondre aux exigences du Conseil du Trésor selon lesquelles les gardiens des biens fonciers fédéraux ont le devoir de faire part des informations apatiales relatives à ces biens. Le système contiendra également les données relatives aux obligations et aux responsabilités du Ministère et permettront à la Direction des programmes environnementaux de Transports Canada d'échanger des informations relatives au système de gestion environnementale, aux sites contaminés et aux évaluations qui s'y rattachent.

Réservoirs de stockage

nappe phréatique. la prévention et à la préservation de l'environnement contre la contamination du sol et de la règlements proposés auront une portée élargie et s'avéreront plus efficaces en ce qui a trait à (1999). Ces règlements préconisent une approche volontaire à la conformité. Les nouveaux the products apparentes adoptes on vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement apparentés et les Directives techindes concernant les systèmes de stockage hos sol de produits pétroliers etinbord sh 19 ersilorist produits ab enibrretuoe egnéroles et produits périolistes et de produits pétroliers et de produits apparentés sur le territoire domanial et les terres autochtones, les Directives nouveaux règlements le Règlement fédéral sur l'envegistrement des systèmes de stockage des produits contaminer les environs. Environnement Canada propose d'abroger et de remplacer par de pétroliers et des produits apparentés, dont le carburant aviation et le glycol, qui menacent de continue à surveiller cet inventaire de près. La plupart de ces réservoirs contiennent des produits de Transports Canada soit à la baisse en raison de la cession continue des terrains, le Ministère Bien que le nombre de réservoirs de stockage souterrains et hors sol situés sur les biens fonciers

vegion du Quebec Réservoirs de stockage des produits pétroliers dans la

74 %) du Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME). encore conformes aux codes et aux recommandations techniques (un taux de conformité de Montréal et Québec), il existe toujours une quinzaine de réservoirs de stockage qui ne sont pas Saint Pierre, Baie Comeau et Kuuijuaq. Hormis ceux du Réseau national d'aéroports (Mirabel, travaux d'assainissement ont été effectués sur huit réservoirs de stockage aux aéroports de Havre travaux ont été exécutés depuis pour régler les questions les plus pressantes. En 2004-2005, des a révélé un certain nombre de non-conformités aux normes fédérales et provinciales, et des Une vérification effectuée en 2002 de tous les réservoirs de stockage de la région du Québec

Système de suivi des travaux de décontamination des sites

et exploite quelque 126 réservoirs de stockage. de l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. En ce moment, Transports Canada possède sauvegarde à Ottawa. L'Administration centrale fera rapport à Environnement Canada à compter à l'Administration centrale de télécharger les données régionales dans une base de données de Chaque bureau régional exerce le contrôle sur sa propre base de données SERTS, permettant pertinents aux réservoirs et systèmes de stockage qui relèvent de leur responsabilité administrative. base de données SERTS sont chargés d'alimenter la base de données avec des renseignements des sites (SERTS) pour gérer son répertoire de réservoirs de stockage. Les utilisateurs de la Transports Canada continue à se prévaloir d'un système de suivi des travaux de décontamination



Terrains occupés par Nav Canada

Transports Canada a procédé à l'évaluation environnementale de quelque 800 sites de navigation dans le cadre de la privatisation du Système de navigation aérienne qui a eu lieu en 1996. Depuis la cession, Transports Canada a mené des activités de décontamination dans presque tous les sites où ce besoin a été recensé et il ne reste qu'une poignée de sites à assainir. Ces travaux sont exigés par les modalités de la convention de cession entre Transports Canada et Nav Canada, aux termes desquelles Transports Canada est responsable de la contamination antérieure à la cession.

Dans la plupart des cas, Transports Canada a opté pour assainir les sites afin de pouvoir décliner toute responsabilité. La principale exception à cette démarche se rapporte aux sites où des travaux d'excavation ou autres risquaient d'endommager ou d'exiger la fermeture de l'installation. Sur ces sites, la contamination a été néanmoins cernée et des mesures ont été prises pour la contenir, afin qu'elle ne dépasse pas les confins du site.

Des projets de décontamination majeurs ont été entrepris au cours de l'année, y compris un projet pluriannuel à Cambridge Bay, au Nunavut, où les emplacements d'émission/ réception ont été assainis à un coût de 330 millions de dollars; et à Kuuijuarapik (Québec), où la contamination attribuable à des sources diverses a été excavée et placée dans une bio-pile au coût de 100 millions de dollars.

Des travaux ont également été exécutés à Coral Harbour (Nunavut) où l'excédent de terre du radiophare non directionnel a été assaini en faisant appel à la main-d'œuvre locale. Les travaux d'assainissement devraient commencer en 2005 pour les quelques sites qu'il reste à décontaminer.



règion du Quèbec Évaluation et décontamination d'un site dans la

a trait au Répertoire fédéral des sites contaminés. Les travaux se poursuivront en 2005-2006. ports restants si l'on veut répondre aux exigences de la politique du Conseil du Trésor en ce qui % des sites portuaires ont été documentés, mais il faut des données supplémentaires pour les portuaires de Matane, Les Méchins et Carleton ont été financées par le PAASCF. Environ 60 l'élaboration des plans de gestion appropriés. Les enquêtes environnementales pour les sites d'enquêtes environnementales, surtout dans les sites portuaires, comme démarche préalable à Les travaux devraient être achevés en 2007. La région du Québec a mené un certain nombre à traiter le sol contaminé (2500 m3) de sorte que ces terres puissent être utilisées sans crainte. démonter et à éliminer l'équipement pétrolier conformément aux exigences réglementaires; et dangereuses et à les transporter à des centres de gestion de déchets dangereux accrédités; à δ ,4 millions de dollars - en vue d'assainir ce site de classe 1 consiste à retirer des substances sites qui seront financés par le PAASCF à compter de 2005-2006. Le projet - d'une valeur de et certains se poursuivront en 2005-2006, voire au-delà. Le lac Nitchequon est au nombre des des sites. D'importants travaux de décontamination ont été réalisés dans neuf sites de la région, La région du Québec a investi plus de 5 millions de dollars pour l'évaluation et la décontamination



L'assainissement des sites contaminés d'un bout à l'autre du pays

l'état du sol dès l'année suivante. prévoit conclure le projet en 2006-2007, des échantillons devant être prélevés pour confirmer à l'excavation, au transport et à l'élimination de la plus grande partie du sol contaminé – on mètre de matériau sain au-dessus du sol restant. Au cours de 2004-2005, le Ministère a procédé terre contenant un taux de BPC supérieur à 50 ppm, suivi du recouvrement d'une couche d'un sanctionné par Environnement Canada. Le plan commandait l'excavation et le retrait de la prévue dans le cadre de l'évaluation des risques pour la santé humaine et pour l'environnement tout le sol contaminé par les BPC à un taux supérieur à 50 ppm, en fonction de la cible pour le site. Un plan d'assainissement a donc été élaboré pour ce site, avec l'objectif de retirer d'entreprendre une décontamination active en combinaison avec un plan de gestion du risque accompagnée des mesures de suivi correspondantes. Ces enquêtes ont révélé qu'il y avait lieu de phase III, ainsi qu'à une évaluation des risques pour la santé humaine et l'environnement, de fond, le piégeage de lièvres, etc., on a procédé à une évaluation environnementale du site qui était utilisée pour des activités telles la cueillette de baies, les randonnées pédestres, le ski de l'inquiétude de Transports Canada à propos de l'état environnemental de cette propriété déterminé que le site était gravement contaminé par des biphényles polychlorés (BPC). Au vu croire les registres limités dont on dispose). Les résultats des enquêtes environnementales ont aient été démolies pour la plupart, les fondations et la base des antennes existent toujours (à en construit dans les années 1940 par les forces aériennes des Etats-Unis. Bien que ses structures du site d'un radar se trouvant à l'Aéroport international de Gander. Le site a été sans doute Le Ministère a obtenu un financement de 2,1 millions de dollars du PAASCF pour l'assainissement



et la localité pour un environnement plus propre à Rock Bay. partenariat tissé entre BC Hydro, Transports Canada, la ville de Victoria finales seront achevées d'ici 2007. Le projet est un excellent exemple du émanant du PAASCF) ont été obtenus pour 2005-2006, et les deux étapes basculante. Des fonds supplémentaires (5,9 millions de dollars, dont 80 % -1'équivalent de 40 barges, ou 7 140 charges de terre d'un camion à benne ou d'assainir cette terre de manière satisfaisante dans d'autres installations permis de retirer 103 000 tonnes de sol contaminé du site et de traiter difficultés et la complexité technique du projet, la première étape a déjà entreprises dans la province de la Colombie-Britannique. Malgré les Le projet est au nombre des plus grandes initiatives de décontamination goudron de houille et d'autres agents contaminants tels les métaux lourds. années 1950 - 1e terrain contient aujourd'hui pour l'essentiel des déchets de à Rock Bay. Lusine a été exploitée des années 1860 jusqu'au début des Victoria. Cette ancienne usine est située sur un terrain de 6,8 acres adjacent à trois étapes d'un ancien site de gazéification du charbon à Rock Bay, a permis d'entreprendre la première étape d'un projet de décontamination En septembre 2004, un partenariat entre BC Hydro et Transports Canada



de recevoir le financement prévu. proactifs d'entreprendre ou d'accélèrer les travaux d'évaluation et d'assainissement, à condition gestion des sites contaminés. Le régime de partage des coûts du PAASCF permet aux ministères le PAASCF du moment que ce programme propose une approche fédérale uniforme pour la également des sommes pour l'évaluation et l'identification des sites. Transports Canada appuie risque élevé, et à la décontamination anticipée de bien d'autres encore. Le plan d'action prévoit à l'entretien des mines abandonnées dans le nord, à l'assainissement de sites contaminés à s'attend à ce que le plan d'action évitera l'accentuation des responsabilités courantes, en voyant pour les sites les plus susceptibles de compromettre la santé humaine et l'environnement. On mise au point d'un inventaire et le classement complet des sites, ainsi que des mesures accélétées élevé (classe 1 suivant le SNC du CCME – voir le tableau 3). Les facteurs clés comprennent la d'assainissement et réduire les responsabilités financières fédérales en ce qui a trait aux sites à risque accélèré des sites contaminés fédéraux (FAASCF) a été établi pour accélèrer les mesures décontamination des sites dont le gouvernement du Canada est responsable. Le Plan d'action fédéral prévoyait le versement de 3,5 milliards de dollars sur 10 ans pour accélérer la Plan d'action accélèré des sites contaminés fédéraux : Le budget de 2004 du gouvernement

risque des sites contaminés. de dollars (fonds reçus du PAACH compris) à l'évaluation et à la décontamination/gestion du d'activité de Transports Canada. En 2004-2005, le Ministère a dépensé un total de 26,2 millions y compris les frais d'enquête et de diagnostic à engager au départ, et ce pour tous les secteurs tous les besoins de décontamination tant sur le plan de l'exploitation que de la maintenance, interne, géré par la Direction générale desaffaires environnementales, a été conçu pour satisfaire annuelle pour les activités de financement destinées aux sites contaminés du Ministère. Ce fonds du Ministère a créé un fonds d'assainissement environnemental en 2004 qui servira de réserve dollars. Pour pouvoir s'occuper de tous les sites contaminés, le Comité de la haute direction décontamination et 10 projets d'évaluation en 2004-2005 – soit un total de 7,6 millions de Transports Canada a reçu un financement par le biais du PAASCF pour deux projets de



TANDS up AME up antituationally : 5 emilia

Market Character 1 of 1981 8

[testellist camean [] sering

Selon l'information disponible, des mesures (p. ex., description plus détaillée du site, gestion des risques, assainissement, etc.) sont requises pour donner suite à certaines préoccupations. Généralement, les sites de classe 1 ont tendance à entraîner des préoccupations de haut niveau pour plusieurs facteurs et des impacts mesurés ou observés ont été documentés.

Managed Strongers of the water SC

(Semples transported promoting 2 entry

Selon l'information disponible, il y a un potentiel élevé d'effets défavorables hors site, mais la menace à la santé et à l'environnement n'est généralement pas imminente.

gram collect y on a

people support curron comp

Selon l'information disponible, il n'y a probablement pas d'impact environnemental important ou de menaces à la santé. Il n'est probablement pas nécessaire de prendre des mesures à moins que d'autres renseignements fassent surgir plus de préoccupations et, dans ce cas, le site devrait être examiné à nouveau.

through a requirement of profession for

department can transfer interpretation of second

Selon l'information disponible, il n'y a probablement pas d'impact environnemental important ou de menaces à la santé. Il n'est probablement pas nécessaire de prendre des mesures à moins que d'autres renseignements fassent surgir plus de préoccupations et, dans ce cas, le site devrait être examiné à nouveau.

الاوارب فالسابد تحط

Il n'y a pas assez de données pour classifier le site correctement.

365 : sbands atrosports Canada :

Source: Base de données sur les sites contaminés de Transports Canada, mai 2005.



letoT	999
Évalués – aucune mesure requise	09
anait nu neq ainisasA	9
sinisze tramanáitra	86
eupain ub noitaeg al á aittejuaaA	SII
eupain ub noitaeg al á aittejuasa te ainisaaA	81
En cours d'assainissement	Z 9
En cours d'évaluation	138
Saupçonnés d'être contaminés	7 9

Source: Base de données sur les sires contaminés de Transports Canada, mai 2005.

informations contenues dans sa base de données sur les sites contaminés. terres de Transports Canada, le Ministère continue de comparer ses registres de propriété aux Dans le cadre du processus permanent du recensement de tous les sites contaminés sur les

sont soupçonnés d'être contaminés. l'Environnement (CCME). Sur un total de 556 sites, 492 ont fait l'objet d'une enquête et 64 fonction du Système national de classification (SNC) du Conseil canadien des ministres de cession) pour lesquels il est entièrement ou partiellement responsable et qui sont classifiés en Transports Canada assure le suivi des sites (y compris les installations ayant fait l'objet d'une



B. Évaluation environnementale et atténuation des esfets

Gestion responsable des sites contaminés

En tant qu'exploitant, que propriétaire et locateur, Transports Canada continue à gérer des propriétés qui ont été contaminées par des activités commerciales et industrielles. Le Ministère s'est engagé à gérer ces sites contaminés de manière responsable – ses travaux à ce chapitre comprennent un programme permanent de décontamination et une politique de gestion qui exige que tous les sites contaminés sur les terres de Transports Canada soient recensés, classifiés, gérés et consignés. Par ailleurs, et en fonction des nouvelles cibles du SGE associées à la Stratégie de développement durable du Ministère pour 2004-2006, Transports Canada a fixé des cibles contentes pour la gestion des sites contaminés :

- d'être contaminés, d'ici 2007-2008;
- consacrer, en 2004-2005, 25 millions de dollars à des activités d'atténuation sur les sites contaminés prioritaires;
- Sérer les risques et/ou assainir les sites contaminés connus de Transports Canada, d'ici 2010-2011;
- voir à ce que des plans de gestion des risques soient en place pour tous les autres sites contaminés connus, d'ici 2010-2011.

En juillet 2003, Transports Canada a approuvé un plan ministériel de gestion des sites contaminés qui énonçait la stratégie à suivre pour leur identification et décontamination pendant les cinq années à venit. Le Ministère a réalisé des progrès considérables pour ce qui est d'évaluer et de décontaminer ses sites, et il entend continuer à les gérer de manière responsable.

Aux termes de chaque exercice financier, Transports Canada est tenu de présenter ses données d'inventaire pour leur inclusion dans le répertoire fédéral des sites contaminés et des décharges de déchets solides, géré par le Secrétariat du Conseil du Trésor. (http ://publiservice.tbs-sct. gc.ca/dfrp-rbif/cs-sc/home-accueil.asp?Language=FR). Pour participer aux efforts dans ce contexte et soutenir les activités ministérielles de suivi, de rapport et de comptabilisation des contexte et soutenir les activités ministérielles de suivi, de rapport et de comptabilisation des contexte et soutenir les activités ministérielles de suivi, de rapport et de comptabilisation des électronique sur les sites contaminés, qui contient les paramètres de base pour chacun des sites, y compris l'emplacement, la classification et l'état du site.



Evaluations du Réseau national d'aéroports

5~% d'ici 2005-2006, le nouveau taux de détournement ayant été fixé à 80 %. pour les déchets non dangereux consiste à augmenter le taux de détournement des déchets de a été atteinte. La nouvelle cible de la Stratégie de développement durable de Transports Canada gestion des déchets de 1997 à 2004 permettent d'affirmer que la cible de 75 % établie au départ environnemental majeur n'a été recensé lors de l'évaluation. Les vérifications exhaustives sur la d'évaluation environnementale d'une propriété (2000) de Transports Canada. Aucun défaut Au cours de l'exercice 2004-2005, 23 aéroports du RNA ont été évalués à l'aide du Protocole exploités par les gouvernements territoriaux et ne sont pas surveillés par le gouvernement fédéral.) Réseau national d'aéroports (RNA). (Les trois aéroports restants sont détenus en propriété et aéroportuaires du pays, le Ministère surveille à titre permanent 23 des 26 sites constituant le énoncées dans les accords de location des terres entre Transports Canada et les administrations environnementale sur les propriétés du Ministère. En vertu des modalités environnementales protocoles de surveillance environnementale ont été élaborés, couvrant tous les aspects de la gestion le Ministère a lancé un programme exhaustif de surveillance environnementale en 2000. Cinq Afin de renseigner Transports Canada sur l'état de ses terres et de ses activités d'exploitation,

l'initiative anti-déchets, s'est élargi en 2004. pour assurer la liaison entre leur étage et le coordonnateur du programme de promotion de papier et du carton ondulé. Le réseau des représentants écologiques, qui se portent volontaires normalement destinés aux décharges, et qu'ils ont atteint un excellent taux de recyclage du de Transports Canada à la Tour C ont détourné environ 76 % (142 864 kg) des déchets Une vérification de la gestion des déchets effectuée en novembre 2004 révèle que les employés



One vérification de la gestion des déchets effectuée en novembre 2004 révèle que les employés de Transports Canada à la Tour C ont détourné environ 76 % (142 864 kg) des déchets normalement destinés aux décharges, et qu'ils ont arteint un excellent taux de recyclage du papier et du carton ondulé. Le réseau des représentants écologiques, qui se portent volontaires pour assurer la liaison entre leur étage et le coordonnateur du programme de promotion de l'initiative anti-déchets, s'est élargi en 2004.

Initiative anti-déchets dans les régions

Le programme de recyclage des piles dans la **région du Pacifique** vise à éliminer les piles usagées (qui contiennent des matières dangereuses) de manière écologique et à réduire la quantité de déchets destinés aux décharges locales. Une bonne centaine de kilos de piles ont été recueillies et détournées des décharges locales au cours de 2004-2005.

La région de l'Ontario a lancé deux nouvelles initiatives de recyclage et de réduction de l'utilisation du papier au cours de l'exercice. La première, qui visait à réduire la consommation de papier dans les bureaux régionaux, consistait à configurer les imprimantes de manière à interdire qu'une feuille de papier soit imprimée sur un côté seulement. Le projet vient de conclure sa phase pilote – son objectif consiste à réduire la consommation de papier vierge de pour déterminer les économies qu'il serait possible de faire ainsi que la faisabilité d'utiliser des calepins faits à partit du papier jeté à une seule face imprimée. Le but du programme consiste à réduire de 30 % la consommation de calepins fabriqués. Les résultats de ce programme pilote seront évalués l'année prochaine.

Dans la **région du Québec**, une vérification complète des déchets non dangereux a été effectuée au bureau de Dorval, dans le cadre de son programme de recyclage des déchets non dangereux. Les résultats obtenus révèlent une amélioration très marquée du taux de récupération des déchets recyclables, ainsi qu'une réduction à la source dans la quantité de déchets non dangereux.

Maintien de l'initiative fédérale Prêcher par l'exemple

l'initiative fédétale Ptêcher par l'exemple, veuillez communiquer avec : env@tc.gc.ca. précision à propos du programme ou pour obtenir un exemplaire du rapport 2004-2005 de cible équivaut à une réduction de 4 % par rapport à l'année de référence 1998-1999. Pour toute principaux ministères opérationnels du gouvernement, sa part d'efforts pour l'atteinte de cette rapport aux niveaux de 1990, et ce d'ici 2008-2012. Transports Canada étant au nombre des Canada a annoncé son intention de réduire les émissions attribuables à ses activités de 31 % par routiers et matériel mobile) et celles émanant des immeubles. En 2001, le gouvernement du GES – y compris celles émanant des quatre modes de transport (aérien, maritime, véhicules Transports Canada est tenu de faire part de la consommation de carburant et des émissions de Plan d'action 2000 sur le changement climatique. A l'instar de dix autres ministères fédéraux, réduction des émissions de gaz à effet de serre résultant de ses activités, conformément au L'initiative tédérale Prêcher par l'exemple est le plan du gouvernement du Canada pour la

... poulluud á supitségrenoss euly sragorsa saW

lourdes utilisés par le Ministère, loués ou achetés. total des émissions de GES a été établi, y compris celles émanant des véhicules et des machines projet devrait s'amorcer en 2006-2007. Dans le cours de la planification de l'aérogare, le niveau équipé d'un mur solaire, d'un chauffe-eau solaire et de cellules photovoltaïques sur le toit. Ce d'une nouvelle aérogare à Kuujjuaq. Ce nouveau bâtiment situé dans le nord du Québec sera région du Québec a reçu l'autorisation d'adopter des mesures éconergétiques dans la construction Dans le cadre du programme de démonstration de l'initiative fédérale Précher par l'exemple, la

Politique anti-déchets

rapports sur le rendement tout en relevant les aspects qu'il y aurait lieu d'améliorer. vérifications sont effectuées sur une base régulière afin de mesurer les déchets et d'établir des dangereux de 75 % à la Tour C (édifice de l'Administration centrale situé à Ottawa). Des en 1997. Cette importante initiative de gestion des déchets visait à réduire les déchets non d'écologisation des opérations gouvernementales, le Ministère a lancé son initiative anti-déchets Dans le cadre de l'engagement de Transports Canada à respecter les exigences de la politique

нхе з 80 %. détournement des déchets de 5% d'ici 2005-2006, le nouveau taux de détournement ayant été durable de Transports Canada pour les déchets non dangereux consiste à augmenter le taux de la cible de 75 % établie au départ a été atteinte. La nouvelle cible de la Stratégie de développement Les vérifications exhaustives sur la gestion des déchets de 1997 à 2004 permettent d'affirmer que



Les réalisations de la région de l'Atlantique au chapitre du 348.

La région de l'Atlantique s'est activement attachée à atteindre plusieurs des objectifs du Système de gestion environnementale (SGE) du Ministère, ainsi que des objectifs énoncés dans le SGE propre à la région. Voici quelques-unes de ces réalisations :

Emissions atmosphériques ... Dans un effort d'« écologisation » du parc automobile de l'Atlantique et de réduire la consommation de carburant, la région a acquis un quatrième véhicule hybride (gaz/électricité) – un modèle hybride de la Honda Civic.

Gestion des terres ... La région de l'Atlantique a recensé 87 sires contaminés pour le moment – dont plusieurs font l'objet d'un plan de gestion de risque alors que d'autres se trouvent à diverses étapes d'évaluation et de décontamination. Les travaux envers l'atteinte des objectifs du SGE comprennent l'élaboration de plans de gestion de risque pour deux sites régionaux.

Gestion des substances dangereuses ... La région de l'Atlantique gère plusieurs réservoirs de stockage dans deux aéroports exploités par Transports Canada dans la région. Les plans de gestion des réservoirs de stockage ont été élaborés pour les aéroports en 2004-2005 et sont en voie de remaniement, en partie pour refléter le fait que les réservoirs sont enregistrés à titre facultatif auprès des gouvernements provinciaux. Neufs réservoirs ont fait l'objet d'une vérification à l'aéroport de 5t. Anthony afin de déterminer leur niveau de conformité aux règlements provinciaux.

La région relève toujours de l'Administration centrale pour ce qui est de la gestion des substances appauvrissant la couche d'ozone, dont elle n'a qu'une quantité minimale.

Les plans de gestion du glycol et les résultats de l'échantillonnage de l'eau ont été obtenus des aéroports faisant partie du Réseau national d'aéroports (RNA) au cours des visites annuelles de surveillance des installations cédées à bail. Tout excédent de glycol est examiné de près et discuté avec le personnel de l'aéroport afin de tenter de prévenit les excédents à l'avenit.

Intervention en cas d'éco-urgence ... Les plans pour les deux aéroports et les ports que Transports Canada gère dans la région sont mis à jour sur une base annuelle.

Évaluation environnementale — Travaux en cours et fonctions élargies ... La région de l'Atlantique a procédé à 155 évaluations préliminaires et travaille actuellement à 153 dossiers d'évaluation préliminaire et à deux commissions d'étude.

to de l'avant uvàng ammoo	a shanabarta a shanabarta a shanabarta a shanabarta a shanabarta a shabli ases cours et a stabli ases cours et a subarta alirecteurs général directeurs régionaux directeurs régionaux pour les évaluations préliminaires et les préliminaires et les analyses détaillées. Cinq séances de Cinq séances de Ortenation aux EES con ont par ailleurs été offertes aux employés offertes aux employés de Transports Canada.	Dispenser des séances de formation annuelles à l'intention des employés du Ministère, sur les EES.	el ab vicomonor le la de ba chapect de la desclaration directive de la déclaration de principes de principes de Transports Canada sur les évaluations environnementales stratégiques (EES).	
Same Warries	(Sheekert) (a)	FIFT:	a podaje.	

		se sont déroulés au cours de l'exercice financier 2004-2005 : la réunion des agents environnementaux (mai nationaux (mai nationaux (mai nationaux (mai nationaux (mai nationaux (mai nationaux navigables et Doi sur la protection des eaux navigables (juin 2004); et l'atelier (juin 2004); et l'atelier (juin 2004); et l'atelier (juin 2004). Des courres du personnel environnementale (movembres du personnel et de l'Administration centrale ont assisté aux ateliers et à la réunion.	présenter chaque année an personnel annésentel au personnel ministériel et aux sociétés d'État, ou selon les besoins, jusqu'en 2006-2007. Élaborer les documents d'information nécessaires.	documents d'information, afin de sensibiliser davantage le personnel ministériel et les sociétés d'État aux exigences de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale environnementale	
	Va de l'avant comme prévu	tə əlenoiten noinuèn ənU xuenoiten ərəiləte xuəb	Élaborer une séance de sensibilisation et la	ta nanodelà sab naudintsib	
	Va de l'avant comme prévu	En novembre 2003, la région du Pacifique à été soumise à une évaluation dans le cadre du PAQ. Des recommandations et des suggestions et des suggestions concrètes ont été concrètes ont été formulées par l'équipe d'évaluation afin d'améliorer la qualité globale des évaluations la région du Pacifique, en particulier, et à globale des évaluations la région du Pacifique, en particulier, et à environnementales dans la région du Pacifique, en particulier, et à général. En septembre périément le région du général. En septembre d'intégrer toutes les recommandations recommandations for les évaluateurs lors évaluateurs lors	ammengong al nasilitude ab auna anno anno ab anno ab anno ab anno anno	Amélioner la qualité acoitaulations environnementales des projets auxquels participe Transports Canada.	alestnomennonivno
130		interpretation in the	ci(q <u>s</u>		gallet tipillus ieg

tnsve'l əb sV uvànq əmmoo		Hausser de 5 % le nombre de voyageurs dui utilisent des options de voyages d'affaires durables dans la région du Québec et à l'Administration centrale, dans les régions urbaines où ces services sont offerts, d'ici 2006-2007.	Mener un projet pilote sur les options de voyages d'affaires durables avec la région du Québec et l'Administration centrale.	
tnsvs'l əb sV uvàng əmmoo		Hausser de 5 % le nombre d'employés qui se prévalent des options d'éconavettage dans les régions urbaines lorsque de tels services sont offerts, d'ici 2006-2007	Permettre à tous les employés de Transports Canada d'avoir plus facilement accès à des options d'éconavette.	te etteconavette et seriisîla'b zegayov
	En avril 2004, un module de formation des plans d'intervention en cas d'éco-urgence a été préparé pour Transports Canada. Pour l'instant, les membres du personnel tenus de suivre une telle formation ont toutefois assisté à des séances offertes par le secteur privé. Des séances de privé. Des séances de formation propres à formation pas été offertes	Élaborer un plan de formation propre à Transports Canada, d'ici 2004-2005; dispenser une séance de formation par exercice financier ou selon les besoinsjusqu'en selon les besoinsjusqu'en 2006-2007.		
Va de l'avant comme prévu	En décembre 2004, on a entrepris une enduête sur les plans enquête sur les plans d'intervention en cas d'interventions d'interventions en sont de tels plans sont de dotés et la plupart de dotés et la plupart de dotés et la plupart de ces plans sont mis à jour et remaniés sur jour et remaniés aux jour et remaniés sur jour et remaniés au jour et remaniés aux jour et le manur et le	anin à jour les plans d'intervention en cas d'éco-urgence dans toutes les installations appartenant à Transports Canada et Transports par lui.	l saurer la prévention et l'état de préparation en cas d'éco- urgence dans les installations pesédées et exploitées par exploitées par	ntervention en cas d'éco-urgence
seniters southing	fremvenave'h fati	Ping	gpierage	ing entitions seq summe

Va de l'avant	Le programme d'eau potable n'a pas été mis potable n'a pas été mis en œuvre, et des cours de formation propres à Transports Canada n'ont donc pas été offerts. Toutefois, Santé Canada a organisé un atelier sur l'eau potable, auquel ont l'eau potable, auquel ont assisté des employés de assisté des employés de Transports Canada des quatre coins du pays.	Élaborer un cours de formation ministériel sur l'eau potable saine, pour être offert dans toutes les installations appartenant à Transports Canada et exploitées par lui, d'ici 2005-2006.	Élaborer et mavvre mattre en œuvre on mettre on un programme de formation à sintention de san pologia de la programme d'eau potable de Ministère.	
	Une base de données des installations des installations de Transports Canada a été créée pour aider à dresser l'inventaire de toutes les installations appartenant à Transports Canada et Transports Canada et exploitées par lui.			
	Le programme d'eau potable de Transports Canada sera élaboré en fonction de ce			
	produire un document d'orientation soulignant les meilleures pratiques de gestion à suivre dans les installations fédérales, qui devrait être affiché sur le site Web de Santé Sanda d'ici 2006.	ans les installations que le Ministère pssède et exploite.	Transports Canada possède et exploite.	
tneve'l 9b eV uvèng 9mmoo	sbeneO stroqenerT stravalle avec un comité inp laintierinimatrini àtileup el é aeserétril's eb nite aldetoq ueel ab	En tout temps, assurer des réserves d'eau potable saines pour les employés de Transports Canada et le public	envuæ en entteM emmengong nu elestog use'b xus treupilgge's eup enoitelleteni	eldetoq ue3\ue3
territori archini	institutionaria (191)	2010	a)itzaj(di)	ta sertémere ^q ansíns

	Prévenir la contamination des eaux de pluie par les rejets de glycol.	S'assurer constamment de la gestion responsable du glycol dans les aéroports canadiens.	Le Rapport du Programme de surveillance du glycol a été rédigé et transmis à Environnement Canada à l'automne 2004.	tnsva'l əb aV uvànq əmmoo
	Assurer la gestion responsable des équipements qui contiennent des substances appauvrissant la couche d'ozone couche d'ozone CACO) dans tout le Ministère.	S'assurer que 100 % des installations des installations appartenant à Transports Canada, ou trouve des équipements contenant des SACO, sont dotées de plan de gestion des SACO; sur une base continue.	L'inventaire 2003 des nis ten train d'être mis à jour.	Va de l'avant uvàng emmoo
səb noitsəð səonstadus səsuənəgneb	Faire fonctionner et gérer les réservoirs de stockage au moyen de saines pratiques de gestion environnementale.	Veiller à ce que les réservoirs possédés et exploités par Transports Canada soient 100 % conformes aux lignes directrices techniques sur les réservoirs de la Loi canadienne aur la protection de l'environnement une base continue.	Transports Canada détient et exploite en ce moment quelque 126 réservoirs de stockage.	Va de l'avant comme prévu
	Sensibiliser davantage les employés de Transports Canada aux options de recyclage.	Évaluer la mise en place de programmes de recyclage des déchets non dangereux dans les installations de Transports Canada.	Des programmes de recyclage sont en place aux bureaux régionaux, aux installations et dans certains centres de Transports Canada.	Va de l'avant comme prévu
səb noitsəð non stədəbb xuənagneb	xuer el rauxenten kangment de détournement des décharges dans certaines installations de fransports Canada.	Dans le cas des installations qui ne prévoient pas le recyclage des déchets non dangereux, hausser les taux de détournement de 5 %, d'ici 2005-2006.	Le taux de détournement ciblé par détournement ciblé par l'Administration centrale de Transports Canada est de 80 %. Une vérification effectuée par l'Administration centrale en 2004 a révélé que l'on avait atteint un taux de atteint un taux de détournement de 76 %.	tneve'l əb eV uvèng əmmoo
is zoniemens4 suejne	elison(di)	**************************************	Inamashensik tati	ausilian abrigaril

	1			
uvàng prévu	espodalá útese eànodalá átá tho en 2004-2005.	de gestion de risque soient en place pour tous les autres sites contaminés connus, d'ici 2010-2011.		
Va de l'avant	Guatorze plans de	ansiq səb əup əp á nioV		
tave'l 9b sV uvàng ammoo	esite 80, 'instant' nuorestant' nuorestant 18 sites l'ont été aussi 18 sites l'ont été aussi mais continuent d'être gérés en fonction des risques; et (10 jet toujours l'objet four toujours l'objet asison axée us d'une gestion axée	senper les risques et/ou assainir les sites contaminés connus de Transports Canada, d'ici 2010-2011.	gestion des terres gestion des terres gouvernement fédéral.	
ànim19T	### Pip of the second composition of the compositio	En 2004-2005, 25 M\$ seront consacrés à des activités d'atténuation sur les sites contaminés prioritaires.	tnemevitas nerela seties el sunnos esinimetinos et Transnerta et mayom us ebened nu es especioles d'une approche esenesire est us sen peiorines el es empolnos tel el mesonitas el	
tneve'l 9b eV uvàng ammoo	A ce jour, il reste encore à évaluer 64 sites soupçonnés. d'être contaminés. Soixante sites ont déjà été évalués et jugés conformes et l'évaluation de et l'évaluation de 138 autres sites est 138 autres sites est	évaluer les sites de Sansports Canada soupçonnés d'être contaminés, d'ici 2007-2008.	eb setie sel neulevà ebene Canapornen que l'on soupçonne d'être contaminés.	earnet eab noiteaට
=1 =1 1,10.0.1	inemeanaride ittä	191012	Supalifi	farenenss?

Tableau 1 : Rapport d'étape sur le Système de gestion environnementale, 2004-2005

Va de l'avant comme prévu	esed une base de données des installations de Transports Canada pour mieux contrôler les immeubles que possède de et exploite le Ministère.	Béduction de 4 % de la quantité d'énergie que consomment les installations que possède et exploite Transports Canada, d'ici 2006-2007.	Béduire la quantité d'énergie que consomment les installations que possède et exploite possède et exploite	
tava'l əb sV uvàng əmmoo	En 2004-2005, 63 % des véhicules neufs achetés sont à carburant de remplacement ou hybrides.	Quarante pour cent des véhicules neufs achetés entre 2004 et 2006 seront des véhicules à carburant de remplacement.	Aéduire les gaz d'échappement du parc des véhicules de Transports Canada.	
Va de l'avant comme prévu	eal ,2004-2006 na earteine attribuables eastenne attribantes ue transports ont été % SI ab autripannée par napport à l'année de référence de 1998-1999.	Réduire les émissions de gaz à effet de serre de Transports Canada de 4 % par rapport à l'année de référence de 1998- référence de 1998-	Réduire les émissions de gaz à effet de serre attribuables abx activités de Transports Canada.	enoiseimä saupin-àdqeomte
Entition analysis		30/11	aga ekn	researchers

Un protocole de vérification sur mesure

En 2004-2005, l'Administration centrale a passé en revue son protocole de vérification du SGE (inspiré de celui d'Environnement Canada), déterminant qu'un protocole propre à Transports Canada s'adapterait mieux aux besoins du Ministère. Un nouveau protocole, s'inspirant de la série de normes 14001 de l'ISO (2004), a donc été élaboré et devrait paraître sur le site intranet de Transports Canada d'ici 2006.

Le cadre du système de gestion environnementale 2004-2006

Le Ministère a profondément remanié son manuel du SGE au cours de l'exercice 2003-2004. Le cadre du SGE révisé qui en a découlé est décrit dans la Stratégie de développement durable de Transports Canada 2004-2006. L'exercice 2004-2005 est le premier où le rapport est rédigé en fonction des cibles du nouveau SGE.

Le tableau I ci-dessous illustre les principaux enjeux et paramètres environnementaux dont il est question dans le SGE, les cibles et les objectifs fixés et les progrès réalisés dans chaque cas, chaque entrée étant assorrie d'une mention précisant la mesure dans laquelle la cible correspondante a été atteinte en 2004-2005— « terminé », « va de l'avant comme prévu » ou « aucune mesure prise à ce jour ».



Direction des programmes environnementaux

La Direction des programmes environnementaux est responsable, tout comme les bureaux régionaux du Ministère, de veiller à ce que les terres et installations de Transports Canada soient gérées de manière écologique. La direction encourage le respect des lois et des politiques fédérales en matière d'environnement dans les activités du Ministère en conformité avec les politiques et les pratiques exemplaires du gouvernement fédéral. Ayant consacré plusieurs années à mettre de l'ordre dans la grande maison fédérale, le mandat de la direction s'est élargi et son influence s'étend désormais au-delà des terrains et des installations que le Ministère possède en propriété, de sorte que la direction a présentement de nombreux liens opérationnels avec le secteur des transports.

Les initiatives de Programmes environnementaux au cours de l'exercice 2004-2005 comprennent toute une gamme de travaux dans une multiplicité de domaines – dont l'élaboration et le maintien du Système de gestion environnementale du Ministère.

A. Système de gestion environnementale

faveur de l'environnement. démarches de Transports Canada en ministérielles et sert d'orientation aux la surveillance continue des activités de produire un cadre de travail pour développement durable. Il a pour but à atteindre ses objectifs à l'égard du décisionnels quotidiens, aide le Ministère processus anx environnementaux d'intégrer de manière efficace les critères qui joue un rôle fondamental à l'heure du gouvernement fédéral. Le SGE, ainsi que du Guide de l'écogouvernement (OSI) notrastionale de normalisation (ISO) de normes 14001 de l'Organisation et (SGE) du Ministère s'inspire de la série Le Système de gestion environnementale

b soqorq Á ... phana) etroqenarT

Transports Canada est responsable de toute une gamme d'activités et de quelque 886 propriétés, y compris des flottes d'aéronefs et des parcs de véhicules, aussi bien que des magasins, des entrepôts et des bureaux dans des lieux centraux et éloignés partout dans le pays. Bien que le Ministèren exploite plus directement de nombreux éléments du réseau des transports, il conserve le rôle de propriétaire et locateur des principaux composants du système, y compris du Réseau national d'aéroports. Dans ce rôle, Transports Canada est tenu d'assurer l'intendance en bonne et due forme de ses terres l'intendance en bonne et due forme de ses terres et installations.



B. À propos de la Direction générale des affaires environnementales

Le rôle de la Direction générale des affaires environnementales consiste à concrétiser les engagements de Transports Canada à l'égard du développement durable. Pour s'acquitter de son rôle, Affaires environnementales assure toute une gamme de fonctions au niveau des politiques, de l'analyse, des programmes et des besoins d'intendance, dont les suivantes :

- élaborer des politiques pour promouvoir le transport durable et faire face aux changements climatiques dans le secteur des transports;
- proposer des initiatives d'atténuation des changements climatiques;
- » gérer les programmes de Transports Canada pour la décontamination des sites, la protection environnementale et l'évaluation environnementale;
- maintenir les registres des biens immobiliers du Ministère;
- établir des rapports sur les réalisations de Transports Canada en matière d'environnement et sur l'état de l'environnement dans le domaine des transports.

Affaires environnementales, qui a son siège à l'Administration centrale, travaille en étroite collaboration avec d'autres directions de Transports Canada, ainsi qu'avec les cinq bureaux régionaux du Ministère. Les bureaux régionaux ont leurs propres agents spécialisés qui conseillent leur haute direction à propos de questions touchant l'environnement et gèrent les activités et les programmes environnementaux de leur région respective.

La Direction générale des affaires environnementales comporte trois directions: Programmes environnementaux, Politique du développement durable et Initiatives environnementales, qui comprennent à leur tour un certain nombre de directions. Les trois sections suivantes du présent rapport décrivent les travaux de chacune des directions au cours de ce dernier exercice; les travaux des bureaux régionaux sont mis en relief tout au long du texte.



A. À propos du présent rapport — évolution des rapports

Le présent rapport décrit les travaux en cours et les progrès réalisés par le Ministère au chapitre des programmes et initiatives lui permettant de relever les défis de son rôle d'intendant de l'environnement. Le premier rapport sur le rendement environnemental (RRE) de Transports Canada correspondait à l'année civile 1998; en tant que partie intégrante du SGE, ce rapport suivait les progrès réalisés vers l'atteinte des cibles qui y étaient définies, en se penchant plus concrètement sur les activités du Ministère. Dès 2000, la portée de notre RRE avait évolué de manière à reprendre des informations sur les programmes environnementaux mettant en valeur le rôle d'intendance environnementale de Transports Canada. À compter de 2003, le RRE passait d'un système de rapport annuel à un rapport d'exercice.

Le rapport du présent exercice a élargi sa portée encore davantage et comprend, pour la première fois, les programmes, activités et initiatives en matière d'environnement qui s'adressent au public et à l'industrie (en plus de ceux qui décrivent les activités ministérielles).

Le majeure partie de ce rapport présente un tour d'horizon des activités et réalisations de la Direction générale des affaires environnementales et des cinq bureaux régionaux du Ministère. Certaines réalisations sont mises en relief dans des cases ombrées partout dans le texte, soulignant ainsi des travaux exceptionnels ou des activités particulièrement dignes de mention des bureaux régionaux. Le rapport s'achève par une récapitulation des travaux effectués tout au long de l'exercice.

Introduction

Transports Canada s'attache à la promotion d'un réseau de transport durable – d'un réseau fable et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement. Dans cet esprit, et sans oublier que le transport durable est une responsabilité partagée, le Ministère conçoit et institue des programmes et politiques pour protéger le milieu naturel et voir à l'avènement d'un réseau de transport plus durable au Canada, tout en travaillant avec ses partenaires et intervenants (le public, l'industrie des transports, d'autres ministères fédéraux, les provinces, les territoires et les municipalités, et les organisations internationales).

En 1995, les modifications apportées à la Loi sur le vérificateur général ont créé le poste de Commissaire à l'environnement et au développement dutable et formalisé une disposition selon laquelle les ministres doivent déposer des stratégies de développement dutable au Parlement. Ces stratégies sont actualisées tous les trois ans et sont également consignées dans le Rapport ministériel sur le rendement sur une base annuelle. La Stratégie de développement dutable de 2004-2006 vient préciser le concept de la dutabilité tout en établissant des cibles et des mesures de rendement pour les grands enjeux du transport dutable. Elle se penche sur des priorités fédérales de tout premier plan, dont le changement climatique, l'air pur, la qualité de l'eau potable, et la recherche et le développement.

Toujours en 1995, le gouvernement du Canada a annoncé une politique d'écologisation des opérations gouvernementales (EOG), établissant que tous les ministères et organismes fédéraux devaient élaboret des systèmes de gestion environnementale.

Le Ministère tient résolument à faire du développement durable un principe fondamental à l'heure de formuler des politiques, de réglementer la sécurité des transports et d'assurer la prestation des programmes, et à ce que toutes ses activités se déroulent d'une façon respectueuse de l'environnement et suivant la dictée de son système de gestion environnement et suivant la dictée de son système de gestion environnement et suivant la dictée de son système de gestion environnement et suivant la dictée de son système de gestion environnement et suivant la dictée de son système de gestion environnement et suivant la dictée de son système de gestion environnement et suivant la dictée de son système de gestion environnement et suivant la dictée de son système de gestion environnement et suivant la dictée de son système de gestion environnement et suivant la dictée de son système de gestion environnement et suivant la dictée de son système de gestion environnement et suivant la dictée de son système de gestion environnement et suivant la dictée de son système de gestion environnement et suivant la dictée de son système de gestion environnement et suivant la dictée de son système de gestion environnement et suivant la dictée de son système de gestion en la dictée de son système de gestion en la dictée de son système de la dictée de son système de gestion en la dictée de son système de la

87	Liste des actonymes
<i>LL</i>	2004-2005 — D'importants progrès sur divers fronts
94	Programme de sensibilisation de l'industrie
	et le renforcement des capacités
	Initiative conjointe de l'industrie et des gouvernements pour la sensibilisation
۲۲ :	Financement des incitatifs pour les démonstrations et la technologie
77	C. Initiatives des transports de marchandises en matière d'environnement
<i>ک</i> 9 ·····	Programme de démonstrations en transport urbain
59	Sur la route du transport durable
	B. Programmes de transport urbain
	Autres activités du PVTP
	Démonstration de la technologie
	Tests en laboratoire
	Essai sur piste instrumentée
	Évaluation routière
	Inspection des véhicules
	Activités du programme
09	Objectifs du programme
ZS	A. Programme de véhicules à technologies de pointe et Programme de consommation de carburant des véhicules automobiles
95	Initiatives environnementales
₱S	Logiciel d'analyse coûts-avantages appliqué au transport urbain
	Étude portant sur les coûts de la congestion utbaine au Canada
ες	Soutien de l'exigence de rapport des relevés d'odomètre
ξζ	C. Analyse du transport durable
	Les effets des investissements dans le transport en commun sur les émissions de gaz à effet de sette : une perspective nationale
	Le Défi d'une tonne.
02	Élaboration de politiques en matière de changement climatique
05	B. Le changement climatique et la politique d'air pur
6 5	Cours sur les capacités de développement durable
6 р	L'objectif du transport durable
	Stratégie de développement durable 2004-2006.
۷۶	A. Développement durable
۷۶	Politique du développement durable

Contents

St	Relations internationales et nationales
€₽	Partenariats pour l'énergie propre
7 5	Ргодгатте Есопачетте
I b	Programme de laissez-passer de transport en commun
I.≱	F. Travail avec d'autres organismes.
6£	Évaluation environnementale stratégique
0ε	Loi canadienne sut l'évaluation environnementale
67	Loi sur les espèces en péril
82	Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)
<i>L</i> 7	Directives canadiennes sur la qualité de l'eau potable
72	E. Directives, règlements et politiques
97	Tenir les gens au courant
97	La Semaine de l'environnement
97	D. Activités de sensibilisation
57	C. Système d'information sur l'environnement
	Système de suivi des travaux de décontamination des sites
7₹	Réservoirs de stockage
52	Terrains occupés par Nav Canada
\[\]	Gestion responsable des sites contaminés
	B. Évaluation environnementale et atténuation des effets
91	Évaluations du Réseau national d'aéroports
₽ I14	Politique anti-déchets
	Maintien de l'initiative fédérale Prêcher par l'exemple
	Le cadre du système de gestion environnementale 2004-2006
ζ	Un protocole de vérification sur mesure
P	A. Système de gestion environnementale
Þ	Direction des programmes environnementaux
ε	B. À propos de la Direction générale des affaires environnementales
7	A. À propos du présent rapport — évolution des rapports
I	Introduction

Autres publications connexes:

TP 13123 -------Stratégie de développement durable 2004-2006 TP 13907 (04/2004) --- Rapport 2003-2004 de performance en matrière de l'environnment

Veuillez acheminer vos commentaires, vos commandes ou vos questions à :

Transports Canada Programmes Environnementaux (AHEB) Place de Ville Tour C, 18e étage 330, rue Sparks Ottawa, (Ontatio) KIA 0N8

Fax: (613) 957-4260 Courriel : env@tc.gc.ca

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports 2006.

Le ministère des Transports, Canada autorise la reproduction du contenu de cette publication, en tout ou en partie, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au ministère des Transports, Canada et que la reproduction du matériel soit exacte. Bien que l'utilisation du matériel soit autorisée, le ministère des Transports, Canada se dégage de toute responsabilité quant à la façon dont l'information est présentée et à l'interprétation de celle-ci.

Il est possible que cette publication ne tienne pas compte des dernières, suivants modifications apportées au contenu original. Pour obtenir l'information la plus récente, veuillez communiquer avec le ministère des Transports, Canada.

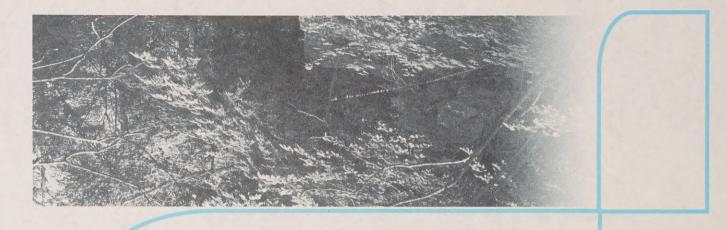
ISBN: 0-662-69184-9 Catalogue no: T1-14/2003 TP 13970



İngrime sur papier recycle

http://tcinto/programmes/environnement/sge/menu.htm

Canada



de l'environnement de performance en matière Rapport 2004-2005

Transports Canada



Transports

Transport

TP 13970

